MAGYARORSZÁG A SZOVJET ZÓNÁBAN
ÉS A RENDSZERVÁLTÁSBAN

Sorozatszerkesztő
Glatz Ferenc

Készült az MTA Történettudományi Intézetében

MAGYARORSZÁG A SZOVJET ZÓNÁBAN
ÉS A RENDSZERVÁLTÁSBAN

FRISNYÁK ZSUZSA

Közlekedés, politika, 1945–1989

BUDAPEST 2011
MTA TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZET





ISBN 978-963-9627-13-0
ISSN 2061-313X

Kiadja
MTA Történettudományi Intézete
Felelős kiadó: Glatz Ferenc
Nyomdai előkészítés: MTA Történettudományi Intézetének kiadványcsoportja
Vezető: Kovács Éva
Kiadói szerkesztő: Pótó János
Tördelés: Palovicsné Tihanyi Éva
Borító: Horváth Imre
Térképek: Nagy Béla
Nyomdai munkák: Verano Kft.
Felelős vezető: Marosi Attila

TARTALOM

Előszó

A közlekedés egyike azon területeknek, amelyekről mindenkinek van tapasztalata és véleménye. Sokan emlékezhetnek még az első autójuk átvételére a Merkur Autókereskedelmi Vállalat telepén. Vannak családi történetek rendőrökről, autószerelőkről, alkatrészhiányról, a határátlépések érzelmi feszültségéről. Sokan fel tudják még idézni a gőzmozdonyokból kiáramló korom szagát, a gyengén megvilágított vasúti várótermek kietlen légkörét, az izgatott nyaralókkal zsúfolt balatoni vonatokat, a farmotoros Ikarus buszokat, a szocialista országokba érvényes útleveleket és az egyforintos villamosjegyeket. Mindazonáltal ez a könyv nem erről szól. A célom az volt, hogy feltárjam a magyar állam és a magyarországi közlekedés rendszerei közötti viszonyokat, a közlekedéshez fűződő nemzeti érdekek formálódását és érvényesülését. Bemutassam az elmúlt évtizedek legfontosabb közlekedéspolitikai elveit s az ezekből következő napi gyakorlatot, a közlekedés szerepét Magyarország nemzetközi kapcsolatrendszerében. (Jelen munkában a közlekedést mint fogalmat szűkebb értelemben – az emberek és dolgok szállítása – használtam.[1] A közlekedésnek az információ szállításával összefüggő területeivel – postaügy, távközlés – nem foglalkoztam.)

Ez a könyv a 20. század második felének történetét egy – viszonylag ritkán tárgyalt – szempontból mutatja be. A nyilvánosság előtt nagyrészt ismeretlen dokumentumok feltárásával összegzi a korszak legfontosabb tendenciáit. E meglehetősen nehéz feladat átformálta a magyarországi közlekedés történetéről vallott nézeteimet. Az iratokban a 20. század – ma már úgy gondolom – legnagyobb formátumú közlekedéspolitikusával (Csanádi György) találkoztam, és szembesültem egy – Magyarország közlekedési érdekeit középpontba helyező – koherens, modernizációs miniszteri programmal.

Munkámat megkönnyítette az a rendkívül sikeres műhelybeszélgetés, amelyet 2005. április elején, munkahelyemen, az MTA Történettudományi Intézetében (MTA TTI) rendeztek meg. Az 1960–1980-as évtizedekben a közlekedésügyi államigazgatás fontos posztjait betöltő megjelent szakemberek (Bajusz Rezső, Katona András, Pullai Árpád, Tóth László, Urbán Lajos, Várszegi Gyula, Zahumenszky József) számos olyan részletét is felfedték az eseményeknek, amelyekről az írott források hallgatnak. A bevezető tanulmány kéziratát elolvasta és értékes kritikai megjegyzésekkel segítette Fleischer Tamás, az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének főmunkatársa. Köszönettel tartozom a kötet

1 A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) statisztikái – jobb híján – a közlekedés teljesítményi adatai között szerepeltetik a csővezetékes szállítást is. Mindez azonban meglehetősen érintőlegesen tartozik a közlekedésügyhöz.



szerkesztőjének, Pótó Jánosnak is, aki éles szemmel fedezte fel a szöveg belső egyenetlenségeit.

A Rákosi-rendszer és a Kádár-korszak fejlődéstörténete benne van az irataik stílusában is. Nehéz megmondani, hogy az 1950-es években keletkezett dokumentumok leplezetlen brutalitása vagy a Kádár-rendszer ingerszegény gondolatvilága terheli-e meg jobban az olvasót. Igyekeztem érzelemmentesen kezelni a durva represszió időszakában keletkezett szövegeket, mert a feladatom a tudni akaró elemzőé volt, nem pedig az ítélkezőé. Más volt a helyzet a Kádár-korszakbéli szövegekkel. Az 1950-es évek kendőzetlen nyersesége vagy primitív ravaszkodásai helyébe immár egy, a megfogalmazások árnyalatainak igen nagy jelentőséget tulajdonító, mindeközben formális panelmondatok tömegeinek helyt adó stílus lépett. Az 1970-es évek, de még inkább az 1980-as évek tömeges irattermése sem tudja elfedni az akták formalista nyelvhasználatát, a szövegek eufemizálódását,[2] már-már értelmezhetetlenül üres mivoltát. Az A4-es papírlapok tonnáin megőrzött szövegek élvezhetőségi értéke meglehetősen alacsony. Elszaporodnak az „előírt intézkedések megvalósítására vonatkozó" munkatervek tervezetei, a periodikusan gyártott eseménytelen munkabeszámolók. Többszöri elolvasás után a megfogalmazások általánossága (például „a célok elérése még nincsen kellően megalapozva", „fokozódik a vállalati gazdálkodás önállósága", „a hatékonyabb vállalati gazdálkodás fokozottabb érvényre juttatása") mögött felsejlik a másodlagos jelentéstartalom is – melynek kibontása fárasztó, de nem reménytelen feladat. Az iratok megfogalmazói érezték ennek a nyelvhasználatnak a jelentőségét, ezért az állami hierarchia alacsonyabb szintjein keletkezett szövegek legfontosabb jellemzője a többértelműség. Mondandójukat úgy építették fel, hogy a hangsúly az elért eredményeken legyen, a bíráló megjegyzések előremutatóak, tartalmazzák a felsorolt hiányosságok leküzdésének ígéretét, és mindeközben ne hordozzák a felsőbb szervek munkájának még rejtett kritikáját sem. Világos, hogy ennek az eszköznek a használata egy bizonyos irányítási, döntési szint felett már értelmetlen. Ebből következően az államszervezet, illetve a pártstruktúra minél magasabb szintjén keletkezett – nem a nyilvánosságnak szánt – szöveget olvasunk, annál könnyebb azokat értelmezni. Viszont minél magasabb szinten kívánjuk a döntéseket végigkövetni, annál kevésbé adnak betekintést az iratok az alkufolyamatok részleteibe. Amit nyerünk a réven, azt elveszítjük a vámon.

Az 1945 utáni korszak levéltári iratanyaga széleskörűen, bár nem maradéktalanul kutatható. A kutatási segédletek elégtelen volta, esetleges hiánya megnehezítette (néhány konkrét esetben lehetetlenné tette) egyes irattermelő szervek (például a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium [KPM] egyes főosztályai, az Országos Tervhivatal) iratállományának feltárását. Egyes kérdéskörökhöz (például Magyarországnak a közlekedési hálózatokhoz fűződő honvédelmi, hadügyi érdekei) kapcsolódó iratanyagok még alig hozzáférhetőek. Erőfeszítéseim ellenére sem kerültek elő azok a település szintű adatsorok, amelyekből a MÁV évről évre összesítette áru- és személyszállítási statisztikáit. Rendkívül jelentős, a közlekedésügy szovjetizálására vonatkozó iratanyagot tartalmaz a Magyar Dolgozók Pártjának (MDP) levéltári fondja (ipari és közlekedési osztály, vasútpolitikai osztály, a KV titkársága stb.). A Kádár-korszak közlekedéspolitikájának néhány szála összefut a Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP) legfontosabb testületei (Politikai Bizottság, államgazdasági, illetve gazdaságpolitikai bizottságai), valamint központi szervei (titkárság, ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztály, ipari és közlekedési osztály, az építési és közlekedési osztály) iratanyagában. Megfigyelhető, hogy az MSZMP központi szerveiben keletkező dokumentumok a közlekedésügyi kérdéseket és összefüggéseket leegyszerűsítve – közérthetőbb stílusban – közvetítik a döntéshozók számára. A minisztertanácsi jegyzőkönyvek és a minisztertanács mellé rendelt bizottságok (Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága, Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság, Állami Tervbizottság) iratanyaga kincsesbányának bizonyult. Áttekintettem a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság közlekedést érintő vizsgálatait, a Duna Bizottságról szóló külügyminisztériumi irategyüttest. A KPM közlekedéspolitikai főosztályának és igazgatási főosztályának levéltári iratanyagát – a kutatási segédletek esetlegessége miatt – kis hatékonysággal lehetett használni. Ez elmondható a KPM többi szervezeti egységéről is. A kutatás során nemzetközi színvonalú szolgáltatást kaptam a MÁV Rt. Központi Irattárától és a Nyílt Társadalom Archívumtól. A közlekedésügyben lezajlott folyamatok másik, rejtett dimenziójáról szólnak az Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltárában őrzött források.

1981-ben az Új Magyar Központi Levéltár a *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949)* című kötetében[3] 239 darab iratot bocsátott közre. Mindezzel sikerült Magyarország közlekedési ágazatainak második világháború utáni újjáépítését, illetve újjászervezését igen részletesen bemutatni. Ezért indokolatlan lett volna ezzel a korszakkal ismételten foglalkozni. Ez persze nem azt jelenti, hogy a válogatás akkori szempontjai teljes mértékben egybeesnének mai nézőpontunkkal. Az 1981-es forráskötetben például nem szerepelnek azok a dokumentumok, amelyek Magyarország közlekedésügyének szovjetizációjával kapcsolatosak.

Jelen kötet összeállítása során a közlekedéspolitikára, a gazdasági és társadalmi következményekre helyeztem a hangsúlyt, a műszaki-technikai programokra (például az 1970-es évek járműrekonstrukciója, a vasútvonalak villamosítása, a hazai járműgyártás stb.) nem kívántam kitérni. Hasonlóképpen eltekintettem a kifejezetten tervciklusokhoz (három-, illetve ötéves tervek) kapcsolódó dokumentumok közlésétől – úgy éreztem, e kérdéskör fegyelmezett nyomon követése szétfeszítené e kötet kereteit. Nem törekedtem arra, hogy a különböző közlekedési ágazatok forrásait azonos arányban közöljem. Úgy gondoltam, hogy a legfontosabb kérdésekkel foglalkozó, a korszak közlekedéspolitikájának elveit és gyakorlatát (azaz a szavakat és a tetteket) feltáró iratokat kell beemelni ebbe a kötetbe.

Szempontrendszere tehát értelemszerűen bővebb – következésképpen a valósághoz is jobban hasonlít –, mint a kötet szerkezeti csoportosítása.

A kötet használhatóságának megkönnyítése érdekében minden egyes irat vagy irategyüttes elején egy tipográfiailag is elkülönített rövid bevezető részt helyeztem el, amely egy címből és egy-két mondatos bevezetőből (a dokumentum

2 Egy példa: „túlméretezett készletezés" = a termék eladhatatlan.

3 *Dokumentumok a magyar közlekedés történetéből (1945–1949).* Összeállította és a bevezetőt írta Pálmány Béla. Források a magyar népi demokrácia történetéhez 5. kötet. Budapest, 1981. Közdok, 694 o.

közlésére vonatkozó rövid indoklás) áll. Úgy éreztem ugyanis, hogy a közölt források – a forráskiadás szabályai által felépített – címei alig-alig fejezik ki azok tényleges tartalmát, nem képesek egy pillantás alatt rávilágítani a lényegükre, és nem orientálják a kötetet kézbe vevő olvasót. Természetesen e rövid – elkülönített – bevezető után már a jelenkor-történeti forráskiadás gyakorlatának megfelelően jártam el: a szerkesztett cím, az iratok(ok) szövege és a legenda következik. A dokumentumokat a mai magyar helyesírás szabályai szerint közlöm, külsődleges, formai jegyeiket nem tartottam meg. A táblázatokat szerkesztett formában – az időnkénti számítási/gépelési hibákat javítva – bocsátom közre.

Frisnyák Zsuzsa

Bevezetés

A közlekedéstörténet fogalmáról és fejlődéséről

Magyarország történetének közlekedési vonatkozásai sohasem álltak a magyar történészek érdeklődésének homlokterében. Ritkák és kivételesek voltak azok a pillanatok, amikor történészek például a gazdaságtörténet, bel- és külpolitika nézőpontjából egyáltalán elemezték és értelmezték a közlekedés – elsősorban 19. századot jellemző – folyamatait.[1] A közlekedés utóbbi évtizedeinek eseményei pedig a történészszakma figyelmét még alig-alig keltették fel.

Magyarországon az úgynevezett közlekedéstudománnyal[2] az 1930-as évektől néhányan (Fellner Frigyes, Veress Gábor, Vásárhelyi Boldizsár) már hivatásszerűen foglalkoztak. A szervezett kutatómunka az 1950-es évek elején kezdődött meg, kiépült a közlekedéstudomány intézményrendszere (1951: Vasúti Tudományos Kutató Intézet, 1953: Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet), és megindult a téma egyetemi oktatása. Az 1950-es évektől szakmai egyesületek rendezvényein, szakfolyóiratok (*Közlekedéstudományi Szemle, Közlekedésépítés- és Mélyépítés-tudományi Szemle* és *Városi Közlekedés*) hasábjain fogalmazódott meg a szakma véleménye. Az elmúlt évtizedekben a közlekedéstudományt már igen széleskörűen művelték Magyarországon. Nemzetközileg elismert kutatók (Ehrlich Éva, Erdősi Ferenc, Fleischer Tamás, Major Iván, Michelberger Pál, Monigl János, Pálfalvi József, Ruppert László stb.) tudományos munkái a legszélesebb aspektusokból vizsgálták a magyarországi közlekedés helyzetét. Számottevőek az infrastruktúra-, a térszerkezeti-urbanizációs, a közgazdasági, a közlekedéspolitikai és környezetvédelmi, valamint a szociológiai kutatások eredményei. Komoly összegző munkák készültek a közlekedéstechnika tárgykörében is. Az 1990-es évtizedre a közlekedéstudomány legfontosabb, országos je-

1 Ezzel a témával foglalkozott többek között Gergely András, Kövér György, Majdán János, Palotás Emil, Pogány Mária.

2 A közlekedéstudomány olyan alkalmazott tudományág, melynek feladata a közlekedésnek és környezetének (természeti, műszaki, gazdasági, humán stb.) elemzése, illetve kölcsönhatásaik feltárása. A közlekedéstudomány értelmezésében – gazdasági, társadalmi, műszaki stb. összefüggései miatt – eltérő álláspontok is léteznek. Az egyik álláspont szerint alapvető feladata a közlekedés mint termelési folyamat leggazdaságosabb megoldásainak kidolgozása. Mások műszaki aspektusait hangsúlyozzák. A közlekedéstudományt az MTA az 1950-es évektől önálló tudományterületnek, 2000-től pedig a műszaki tudományterületen belüli tudományágnak tekinti. Diszciplínái: közlekedéstan, közlekedés-gazdaságtan, közlekedéstechnika, közlekedéspszichológia, közlekedési üzemtan, közlekedéstörténet, közlekedésföldrajz, közlekedési jog (fuvarjog), közlekedésstatisztika.

lentőségű kutatási-fejlesztési feladatokkal foglalkozó kutatóintézete a Közlekedéstudományi Intézet Rt. lett.

Magyarország közlekedési struktúrái egy olyan, két évszázados múltú gazdasági, politikai és kulturális folyamat eredményeként jöttek létre, amelyet az ország természetföldrajzi adottságai, a mindenkori geopolitikai helyzet és az érdekütközések során győztesként kikerülő koncepciók formáltak. A jelen közlekedési struktúráiban tehát nemcsak a közelmúlt, a Kádár-korszak, hanem a 19. század öröksége is kimutatható. Sajátos módon mindennek hétköznapi felfedezése nem igényel hosszadalmas tanulmányokat. Egy vidéki kisvárosból Budapestre, a Kossuth térre megérkező, nyitott szemmel járó polgár a következőkkel találkozhat: másfél száz éves kilométerkövekkel, 130–140 évvel ezelőtti vonalvezetésű, 50 éve villamosított vasútvonalakkal, 40 éves metróval, 20–30 éves mozdonyokkal, tízéves InterCity termeskocsikkal. És mivel szembesül a Kossuth téren? Az 1946-ban provizórikusan felállított, de csak 1960-ban lebontott Kossuth híd emléktáblájával, a bécsi metró dizájnjára emlékeztető – 2004-ben átépített – metróállomással, és persze a BKV helyett az autós közlekedést preferáló képviselők járműveinek százaival.

Történelmi léptékben a közlekedési folyosók sokkal inkább a földrajzi tér függvényei, mint ahogy azt feltételeznénk a határokkal szétszabdalt, forgalmi akadályokkal telezsúfolt 20. századi Európában. A Kárpát-medencei tér sajátosságai miatt vannak olyan kérdéskörök (például a Felső-Duna-szakasz hajózási nehézségei, a Duna–Tisza-csatorna megépítése), amelyek időről időre, a 19–20. században periodikusan visszatérve, mint halasztgatott, de megoldásra váró problémák merülnek fel.

Minden korszakban érdekharcokban dőlt el, merre vezetik a vasutakat, hol épülnek hidak, merre készülnek autópályák. Mindig politikai és érdekellentéteket generáló kérdés volt, hogy az állam támogatja-e a közlekedési infrastruktúrát, s ha igen, annak melyik elemét. A közlekedést az állam általában gazdasági és politikai céljainak szolgálatába állította. A rendkívül tőkeigényes, hosszú idő alatt megtérülő közlekedési infrastrukturális beruházások ellentétes érdekek metszéspontjában álltak. Ezen érdekstruktúrák (nemzeti, állami, össztársadalmi, regionális, helyi és csoportérdekek stb.) az idők során egyre szövevényesebbé váltak. Más érdeke volt (van) a magántőkének, más az állampolgároknak. Más az érdeke a villamost használó városlakónak és más a budai villanegyedek polgárának. Mást részesítenek előnyben a környezetvédők és mást a fuvarozók. Sőt érdekellentétek léteznek egyes közlekedési ágazatok között is.

Magyarországnak a közlekedési struktúrákhoz fűződő alapvető érdekei a 19–20. század átalakuló viszonyai ellenére sem változtak. Az országnak nemcsak az a mindenkori érdeke, hogy komplexen és hatékonyan működő szállítási rendszerei legyenek, hanem az is, hogy az ország minél nagyobb részt birtokoljon a közép-európai szállítási volumenből. A változó közép-európai térben változatlan alapérdekek léteznek.[3] Mindebből azonban nem következik, hogy a közlekedésben részt vevők érdekei, az állam eszköztára, az érdekérvényesítés módja és le-

3 Az elmúlt évtizedben környezetvédők már megkérdőjelezték ezen alapérdekeket, azt állítván, nem nemzeti érdek Magyarország közlekedési csomóponti szerepkörét erősíteni.

hetőségei is változatlanok maradtak. Igen fontos különbségeket fedezhetünk fel a közlekedés 1945 előtti és utáni folyamataiban. De eltérés volt a Rákosi- és a Kádár-korszak között is. Magyarországnak a közlekedési rendszereihez fűződő – az előbbiekben említett – alapérdekeiről a Rákosi-diktatúra időszakában ideológiai és külpolitikai okokból nem vettek tudomást, illetve azt nem létezőnek tekintették. Ilyesmi viszont a Kádár-korszakban már nem fordult elő.

Közismert tény: a közlekedés történetében a 19. századot a vasút, a 20.-at pedig a robbanómotoros járművek korának tekintjük. Az már kevésbé köztudott, hogy a közlekedéstechnika fejlődésének e két világméretű tendenciájára Magyarország különbözőképpen válaszolt. A 19. századi Magyarországon elsőrangú gazdaságpolitikai kérdés volt a vasútépítés, így néhány évtized alatt – több mutatójában – európai színvonalú vasúthálózat jött létre. A 20. századi Magyarország viszont már nem tudott – sőt bizonyos időszakokban nem is akart – korának motorizációs fejlődésével lépést tartani.[4] A közúti motorizáció (gépjárművek, szilárd burkolatú utak, autójavító telepek, benzinkutak, autóbusz-hálózat stb.) tér- és időbeli terjedési sebessége sokkal lassúbb, mint egykoron a gőzvasutaké volt.[5]

Jelentős különbség van a közlekedési infrastruktúra szerepének megítélésében és ebből következően az állami szerepvállalásban 1945 előtt és után. Míg az előbbi időszakban az állam a közlekedési beruházásoktól iparteremtő, termelésnövekedést segítő, külkereskedelmi exportnövelő hatásokat várt, addig a 20. század második felének modernizációs kísérlete ezek rovására is az iparosítást helyezte előtérbe. A szovjet mintát követve az állampárt ugyanis azt vélelmezte, hogy Magyarországnak a fejlett nyugat-európai államoktól való elmaradását úgy lehet behozni, ha azok iparfejlesztési üteménél az ország nagyobb gyorsasággal fejleszt. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének háttérbe szorulása – sőt időnkénti elhanyagolása – a 20. század második felének legfontosabb jellemzője volt. Értelemszerűen ez a gyakorlat nem számolt a szállítás gazdasági, társadalmi, kulturális, illetve regionális fejlődésre gyakorolt hatásaival.

A Rákosi- és a Kádár-korszak különböző gazdaságpolitikai időszakaiban a közlekedésügy és az állami irányítás közötti kapcsolatoknak voltak kortól és gazdaságpolitikától független jellemzői is. Például megfigyelhető, hogy a közlekedési ágazatokat érintő beruházási keretek aktuális csökkentését mindig összekapcsolták egy jövőbeni fejlesztés ígéretével. Ilyen esetek az 1950-es évek elején vagy az 1980-as évtizedben is jócskán előfordultak, sőt gyaníthatóan ma sem ismeretlenek. A közlekedés elmúlt ötven évének áru- és személyszállítási teljesítményeiről nem lehet folyamatos adatsorokat összeállítani. Ennek alapvetően az az oka,

4 1945 előtt az állam a vasutat tekintette egyedül közérdekű intézménynek, a gépkocsi nem a közlekedést forradalmasító eszköz, hanem a vasút vetélytársa, közérdekekkel ellentétes magáncélok megtestesítője volt. Közérdeknek számított a vasutakba fektetett tőke (1936-os számítás szerint 1634 millió pengő) állami védelme. Vö. *Magyarország közlekedésügye, 1937.* Budapest, 1937. 10. Ugyanekkor a közutakba fektetett tőke alig 950 millió pengő. Vö. Teleki János: A modern magyar közlekedéspolitika. *A Közlekedés*, 1936. 2. sz. 24–26.

5 A személyautók száma az első hazai automobil megjelenésétől (1895) csak több mint harminc év (1928) múlva éri el csak a tízezret, 1966-ra a százezret, 1980-ra az egymilliót, 1991-re a kétmilliót. 1980-ban ezer lakosra 95 személygépkocsi esik hazánkban – ez alig valamivel magasabb érték, mint 1895-ben az ezer lakosra eső fogatolt járművek száma.

hogy nem ismerjük a nem közhasználatú járművek teljesítményeinek adatait. A KSH egy ideig ugyan megkülönböztette a közhasználatú és nem közhasználatú közlekedést, de az adatfelvétel módját, illetve a számítási módszert több alkalommal is megváltoztatta. Eszerint a nem közhasználatú személyszállítás utaskilométer-teljesítménye 1960–1980 között egyenletesen emelkedett (kivéve 1969-ben). 1976-ban az összes utaskilométer több mint fele a nem közhasználatú közlekedéshez tartozott. Az 1960-as, 1970-es évtizedben a nem közforgalmú közlekedés árutonna-kilométerben mért teljesítménye a közforgalmúnak 10-12%-a. A nem közforgalmú közlekedés teljesítményei még nagyobb arányúak, ha a szállított áruk súlyát tekintjük: 1960-ban 18, 1965-ben már 31%. Mindez az 1970-es évtizedben eléri a 48-49%-ot.

Az elmúlt fél évszázad legfontosabb gazdasági fordulatait (külpolitikai és külgazdasági kapcsolatok, tulajdonviszonyok, szerkezetváltás stb.), sőt politikai eseményeit érzékenyen tükrözik a közlekedés teljesítményei. Magyarország szovjetizálása például erőteljes ütemű szállítási teljesítménynövekedést eredményezett. Az extenzív iparosítás időszakában egységnyi nemzeti termék előállításához jóval nagyobb mértékű áruszállítás kapcsolódott, mint 1938 előtt. A vasút árutonna-kilométer teljesítménye 1937-hez képest (3044 millió = 100%) 1951-re 206, 1957-re 312, 1960-ra 438, 1963-ra 505, 1967-re 608, 1970-re pedig 700%-ra növekedett. A legnagyobb – az előző évhez képest mért – teljesítménynövekedés 1950-ben (119%) és 1952-ben (119%) következett be. A világgazdaságban 1972-től lejátszódó folyamatok kezdetben igen korlátozott mértékben tükröződtek Magyarország és a legfontosabb külkereskedelmi partnerei, a KGST-országok kapcsolatában. Az 1972-es olajárrobbanást követő nemzetközi válság alig 1%-os (261 millió árutonna-kilométer) vasúti teljesítménycsökkenést eredményezett. Az 1989–1990-es rendszerváltozás körüli évek gazdasági válsága, termelési szerkezetváltozásai, az ország külgazdasági orientációjának irányváltása a közlekedés teljesítménycsökkenését vonták magukkal. 1990-ben a közlekedési ágazatok teheráru-szállítási teljesítménye ugyanakkora volt, mint 1970-ben (42 ezermillió árutonna-kilométer). A mélypont 1993–1994-ben következett be. Ekkor a millió árutonnában mért szállítási teljesítmények 1990-hez képest több mint 60%-kal csökkentek. Hasonló, bár kevésbé szélsőséges folyamatok játszódtak le a személyszállítási teljesítményekben is.

Mivel az egyes közlekedési ágazatok különböző jelentőségűek, nem volt célom, hogy mindegyikkel azonos mélységben foglalkozzam. Nem akartam azt a közkeletű eljárást követni, hogy a közlekedés történetét mint ágazatainak (vasút, közút, hajózás, repülés) párhuzamos történetét értelmezzem. Arra törekedtem, hogy az események fő sodrását kövessem – ami nem is volt olyan egyszerű ebben a sokváltozós, sokszereplős, minden mindennel összefüggő, de mégis szerteágazó történetben. Magyarország politikatörténetének 1945 utáni nagy fordulatai (1948–1949, 1956, 1989–1990) különböző mértékben alakították át a közlekedésügy irányítási és működési mechanizmusait.

A szovjet közlekedési modell magyarországi átvétele

A hadszíntérré vált Magyarország második világháborús kárainak 16,8%-át a közlekedésben szenvedte el. A teljes veszteség az ország 1944. évi becsült nemzeti vagyonának mintegy 59%-a volt.[6] 1946-ban a Közlekedésügyi Minisztérium – a KSH kárstatisztikáját alapul véve – mintegy 720 millió USA-dollárra (1938-as érték 1 dollár 5,13 pengő) számította a közlekedés pályáiban, berendezéseiben, épületeiben, járműveiben mért összes kárt. A politikai kampányokkal („Gerő, a hídverő"; „Arccal a vasút felé") kísért újjáépítés (1945–1948) célja a háború előtti közlekedési infrastrukturális viszonyok mielőbbi rekonstrukciója volt.[7] Mindez a magyar társadalom teljes egyetértésével találkozott. A helyreállítást – a propaganda szintjén – már 1948-ban befejezettnek nyilvánították.[8]

Magyarország azonban a második világháború után – a szovjet érdekszférába kerülve – hosszabb-rövidebb időre elveszítette a közlekedési struktúrái feletti szabad rendelkezését is.[9] Eleinte a szovjet hadsereg irányította a vasutat, értelemszerűen a hadiforgalom kívánalmai és a Szovjetunió érdekeinek megfelelően. 1945-ben a MÁV árutonna-kilométerben mért teljesítményének több mint fele, 1946-ban pedig negyede a Vörös Hadsereg részére végzett térítésmentes szállításból származott.[10] Magyarország nem tudta érvényesíteni még Németország irányában sem a fennálló igényeit, mert a szövetségesek két vesztes állam egymással szembeni követeléseit nem ismerték el.[11] Jelentős kárt okozott és viszonylag lassan rendeződött a háborús cselekmények miatt, illetve hadizsákmányként külföldre került magyar tulajdonú vasúti gördülőállomány, valamint a dunai vízi járművek sorsa is.[12] 1946–1954 között a Szovjetunió irányította és felügyelte Magyarország dunai hajózását és légi forgalmát, két, 1946-ban alapított

6 Pető Iván–Szakács Sándor: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985. I. Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka.* Budapest, 1985. 18.

7 A vasút háborús veszteségeiről lásd Horváth Ferenc: A magyar vasút veszteségei a második világháborúban és a rombolások helyreállítása. In: *Vasúthistória évkönyv 1995.* Szerk. Mezei István. Budapest, 1995. 27–66.

8 Az 1966-ban elkészült „A közlekedés és hírközlés fejlődése a 2. ötéves terv időszakában" című elemzés szerint „a helyreállítási periódus az 1952–1953. év elején fejeződött be". (Magyar Országos Levéltár [MOL] M–KS 288. f. 27. cs. 8. ő. e.)

9 Sipos Péter–Vida István: Az 1945. augusztus 27-én megkötött szovjet–magyar gazdasági egyezmény és a nyugati diplomácia. *Külpolitika*, 1985. 4. 102–118.; Szécsey István: A hazai vagongyárak által a Szovjetunió részére jóvátételben, majd kereskedelmi szerződések alapján szállított motorvonatok és vontatott vasúti járművek 1945–1957 között. In: *Vasúthistória évkönyv 1995.* i. m. 131–161.; Varga Bálint: Észrevételek a szovjet–magyar közvetlen vasútforgalomra vonatkozó egyezmények orosz tervezetére, 1946. november 18. és Karádi Gyula: *Feljegyzés a szovjet–magyar vasúti egyezmény aláírásának elhúzódásáról.* 1949. július 13. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e.)

10 A fegyverszüneti egyezmény értelmében Magyarország vállalta, hogy a szövetséges haderők szállítását saját költségén biztosítja.

11 Magyarország az 1940-es évek elején 122 millió aranymárkát előleg gyanánt átutalt német acélipari cégeknek vasúti berendezések szállítására. Az üzlet a háború miatt nem teljesült.

12 A nemzetközi restitúciós tárgyalásokról és a járműcserékről lásd Villányi György: Vasúti járművek restitúciója 1945–1955. *Vasúthistória évkönyv, 1995.* i. m. 101–130.; Keller László: A hazai vas-

szovjet–magyar közös tulajdonban álló vállalat (Magyar–Szovjet Hajózási Rt. [MESZHART], Magyar– Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt. [MASZOVLET]) működése révén.[13]

Az egypártrendszer kiépítése után napirendre került a szovjet közlekedési modell irányítási-működési jellemzőinek hazai meghonosítása. A modell magyarországi adaptálását – illetve az erre irányuló szándékokat – már 1945 után, a közlekedési infrastruktúra újjáépítésének időszakában megfigyelhetjük (Központi Szállítási Tanács felállítása, munkaversenyek, szállítási tervek), de a folyamat 1949-ben felgyorsult és az 1950-es évek elejére valamennyi ágazat jellemzőjévé vált. A szovjet modell legfontosabb jellemzői a következők voltak: a közlekedési eszközök feletti teljes állami rendelkezés, a pártfelügyelet, a végrehajtási és irányítási funkciók összemosása, a tervutasítás, a hiánygazdálkodás és a munkaversenyek. Ez a modell szétzúzta az ország közlekedési rendszerének hagyományos szervezeti formáit, szabályozó rendszerét, tulajdonviszonyait, és egy új struktúrát épített ki. Mindez messzemenő következményekkel járt: a szállítási struktúrák a magyar történelemben békeidőben először (1952) működőképességük határához érkeztek, illetve összeomlottak.

A szovjet közlekedés fontosnak ítélt jellemzőit a szovjet szakirodalom lefordításával és nagyszámú brosúra kiadásával tették közismertté. A közlekedési tárcánál egy szovjet tanácsadó[14] is tevékenykedett. A propaganda a szovjet közlekedést minden szempontból kiválónak és követendő példának állította be. Mindenkit, aki ezzel nem értett egyet, ellenségként kezeltek. Jelentős feladatot szántak a párthatározattal felállított Vasúti Tudományos Kutatóintézetnek is: „a vasútnál a kapitalista szokások és hagyományok felszámolása, a magyar vasút közelebb hozása a Szovjetunióhoz".[15] 1951 őszén vasutas-delegáció járt a Szovjetunióban, a látottak alapján 117 javaslattal gazdagították a vasút szocialista átalakításának programját.[16] Szovjet hatásra megszervezték a forgalmi menetirányító szolgálatot, bevezették a kihúzóvágányokon lökésekkel végzett tolatást stb. A szovjet minta másolása az 1950-es évek első éveiben több esetben a szélsőségességig fokozódott.

Az újjáépítés deklarált befejezése után a közlekedésügy elveszítette kiemelt politikai jelentőségét, annak ellenére, hogy a korszak hadsereg-fejlesztési, honvédelmi programjaiban a szállítási útvonalak (hadműveleti területek, felvonulási útvonalak) kérdése nagy hangsúllyal szerepelt.[17] A közlekedésügy jelentőségének csökkenése a gazdaságirányítási rendszer napi gyakorlatából (határozathozatali mechanizmusok, személyek közötti lobbizások) derül ki. A Népgazdasági Tanács – akárcsak a többi főhatóság és minisztérium – határozatok kiadásával igyekezett összehangolni a gazdaság működését. Szénhiány miatt veszélybe került a Magyar Államvasutak működése? Akkor a Népgazdasági Tanácsnak ki kellett adnia egy határozatot arról, hogy a Bánya- és Energiaügyi Minisztérium mennyi és milyen minőségű szenet adjon át a vasútnak. Mindettől még a bányák természetesen nem tudtak többet és jobbat termelni, és a külföldi import mennyiségét sem emelték meg. Nincs elegendő vasúti teherkocsi? Akkor határozatot kellett kiadni arról, hogy a szállíttató vállalatok mennyi idő alatt kötelesek a vasúti kocsikat ki- és berakni. A vállalatok azonban ettől még nem tudtak több rakodómunkást foglalkoztatni – hiszen a béralapot nem emelték meg. Gyorsítani kellett a ki- és berakást? Akkor határozatban kötelezték a kohó- és gépipari minisztert száz darab szállítószalag gyártására. Az elkészült 53 szállítószalag azonban a villamos kábel hiánya miatt nem volt üzemképes. A felelősségáthárítás általános szabályai szerint az egyeztető értekezleteken a leggyengébb, legkevésbé fontosnak tartott szervek, főhatóságok stb. felelősségét hangsúlyozták. E folyamatba bekapcsolódott a pártközpont is, ahol időről időre megnevezték a tervgazdálkodás éppen aktuális működési zavaraiért felelős tisztviselőket. Az MDP illetékesei természetesen rendszeresen rámutattak a közlekedésügy kádereinek hibáira is, akik ezt megköszönték, és nagyra értékelték (ugyanis a bírálat ténye önmagában segítség): „A Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetősége ipari és közlekedési osztályának megállapításait – a Népgazdasági Tanács határozatainak végrehajtásáról – áttanulmányoztam, és az részünkre igen komoly segítséget jelentett. A megállapítások helyesen mutatnak rá azokra a hiányosságokra, melyek a határozatok végrehajtásánál tapasztalhatók, és valóban kitűnt a vizsgálataink folyamán, hogy a határozatokban előírt feladatoknak sok tekintetben nem tettünk eleget. Természetesen az is megállapítást nyert, hogy a határozatok végrehajtásának előfeltételei, melyekről úgy írsz, hogy általában megvoltak, sajnos nem voltak meg. Az, hogy az előfeltételek nem voltak meg, sok tekintetben annak is tudható, hogy nem követeltük annak biztosítását elég harcosan. [...] A hiányosságok megszüntetésére, melyek a mi belső szervezetlenségünkből, a felső vezetés hibájából, az ellenőrzés hiányosságából adódnak, és amelyekre Vályi elvtárs is felhívta figyelmünket – a lefolytatott értekezlet tanulságai alapján a szükséges intézkedéseket, a kijavítás módozatait letárgyalva – megtettük. Az összes igazgatóságokat [sic!] felülvizsgáljuk, a tapasztalt hiányosságokat a helyszínen kijavítjuk."[18]

A határozatok tömege elképesztő munkamennyiséget követelt a bürokráciától. 1952-ben egyedül a Közlekedés és Postaügyi Minisztériumban működő Közlekedési Kollégium például 186 előterjesztést vitatott meg, és 1533 határozatot hozott. Az ülésekről szóló jegyzőkönyvek tanúbizonysága szerint a résztvevők leginkább arra koncentráltak: milyen helytelen állításokat tartalmaznak az előterjesztések.

utak forgalmának és gazdálkodásának szervezése 1946-ban című tanulmányában (*Vasúthistória évkönyv 1996.* Budapest, 1996. 72.) idézi a MÁV Elnöki Hivatala 1946. március 18-i feljegyzését, amely szerint a MÁV-nak nem érdeke az angol vagy amerikai megszállási területeken lévő járművek gyors hazahozatala, mert tartani lehet attól, hogy ezeket a járműveket is hadizsákmánynak minősítik az oroszok és elviszik Magyarországról.

13 Vö. Szűcs László: Tiltakozások a szovjet–magyar közös vállalatok létesítése ellen. www.archivnet.hu.

14 Bizonyos Tkacsenkó, akinek keresztnevét a források nem közlik.

15 Badacsonyi György személyzeti főosztályvezető: *Jelentés a Közlekedési Minisztérium főosztályainál működő tudományos kutató intézetek káderhelyzetéről.* Budapest, 1952. augusztus 19. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 1. ő. e.)

16 A javaslatok jó része szervezeti átalakítással foglalkozott, kisebb beruházással megvalósítható volt. A 117 javaslatból 33-at 1952 végéig bevezettek a vasúton. *Feljegyzés a Szovjetunióban járt vasutas bizottság javaslatainak végrehajtásáról.* (PIL VSZ 1952. 680. doboz.)

17 Balló István: Adalékok Magyarország 1949–1953 közötti háborús felkészítéséről, a várható hadszíntér előkészítéséről. *Hadtörténeti Közlemények,* 1999. 4. sz. 800–823.; Okváth Imre: *Bástya a béke frontján. Magyar haderő és katonapolitika 1945–1956.* Budapest, 1999.

18 *Prieszol József levele Vályi Péterhez.* 1952. október 24. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 75. ő. e.).

Az állami tulajdon

A magyarországi közlekedésben az állami tulajdon az 1880-as évek eleje óta egyre nagyobb jelentőséggel és több funkcióval bírt. A területi kohéziót erősítő államutak fenntartása igazgatási, hadászati, belforgalmi szereppel rendelkezett. A nagy szállítási kapacitással bíró vasutak esetében az állam a vasúti tarifapolitikában érvényesítette ipar- és exporttámogató gazdaságpolitikáját. A két világháború között a közúti szállításban is megjelent az állami tulajdon (MÁVAUT), aminek az volt a célja, hogy a közút–vasút közötti szállítási versenyben az állami vasutak pozícióját erősítse. 1945 után a közlekedési infrastruktúra állami tulajdonba vétele először néhány – zömében kistérségi jelentőségű – vasúttársaságot, illetve a törvényhatósági utakat érintette. A vasúttársaságok külföldi tulajdonosainak részvényeit az állam fokozatosan, néhány év alatt felvásárolta. A Kaposvár–Mocsoládi HÉV Rt. részvényeit 1947-ben, a Magyar Vasúti Forgalmi Rt. belgiumi kézben lévő 65%-nyi részvénypakettjét 1950 nyarán. Az állam megszerezte a részvénytöbbséget a Bodrogközi Gazdasági Vasút, a Nyíregyháza Vidéki Vasút társaságoknál is. A Szovjetunió részvényérdekeltségeit (a Pécs–Barcsi, a Szeged–Csanádi, az Esztergom–Füzitői, a Keszthely-vidéki, a Szentlőrinc–Dráva-parti, a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút stb.) is kivásárolták. 1949–1951 között kilenc vasúttársaság került állami tulajdonba. Ami a törvényhatósági utak államosítását illeti, ez nem volt más, mint a közigazgatás különböző szintjein végigfutó folyamat (útnyilvántartások rendezése, finanszírozás feltételeinek biztosítása stb.). 1950. január 1-jétől a törvényhatósági közúti alapok, törvényhatósági jogú városok, községek és magánszemélyek tulajdonában álló, mintegy 14 200 km közút állami tulajdonba került.

220 közlekedési vállalat (közöttük 120 autójavító üzem) államosításáról az MDP Politikai Bizottsága 1949-ben döntött. Az államosítás minden olyan vállalatra kiterjedt, amelyre a hatóságok szemet vetettek. A rendelet ugyan csak a tíz vagy annál több alkalmazottat foglalkoztató vállalkozásokra terjedt ki – ennek megítélésében azonban az államosítás végrehajtói „nagy rugalmasságot" tanúsítottak. A közlekedési tárca 1949 decemberében tájékoztatta az összehívott munkáskádereit az államosítás lebonyolításának körülményeiről és feladataikról. A közúti szállítással, gépjárműjavítással foglalkozó vállalatok a KPM VI. főosztályának felügyelete alá kerültek. Az I. sz. Autójavító Nemzeti Vállalathoz csatolták például az egykori Ford Motor Részvénytársaságot, amelynek 57%-a államosított amerikai tulajdon volt, 43%-át pedig a Szovjetunió birtokolta. A IV. sz. Autójavító Nemzeti Vállalat a volt Steyr Művekből alakult, amelyet 1949 végén a Szovjetunió Magyarország részére átengedett. A Magyar Autóforgalmi Rt. belgiumi érdekeltség volt, ennek átengedéséről a két állam között külön megegyezés jött létre. 1950 elejéig államosítottak 37 uszályhajót és 46 motorhajót is. 1949-ben adminisztratív intézkedésekkel lehetetlenné tették a tehergépjárművel rendelkező magánfuvarozók működését.[19]

19 Az MDP Titkársága 1949. augusztus 3-án tárgyalta meg és fogadta el az államgazdasági osztály előterjesztését a tehergépkocsi-forgalom szabályozásáról és a magánteherautó-forgalom felszámolásáról. (MOL M–KS 276. f. 54. cs. 56. ő. e.)

Az államosítások önkényes gyakorlatát a legélesebben a szekérfuvarozók államosítása mutatja. (Vö. 7. sz. dokumentum.) Az államosításba azokat a szekérfuvarozókat vonták be, akik az elmúlt egy-két év távlatában állami vállalatok fuvarmegbízásait is teljesítették. Az állami vállalatoktól történő adatgyűjtés után a közlekedési tárca 1950. május 22-én arról tájékoztatta a leendő vállalatvezetőket, hogyan leltározzák be a szekérfuvarosok eszközeit, hogyan csillapítsák le a tiltakozókat, valamint figyelmeztették az államosítókat, ne tévessze meg őket a fuvarozók vagyoni állapota. Másnap országosan összehangolt akcióval 66 fuvarozótól államosítottak 421 lovat és 364 kocsit. Kora reggel csöngettek be a fuvaros lakására, majd az egy-egy telepen (istálló, kocsiszín stb.) található összes, tehát nem csak az államosításra kijelölt személy vállalkozásával összefüggő ingóságot bevonták az államosításba. Az államosítók által írt beszámolók számos, érzelmileg ma is felkavaró mozzanatot örökítettek meg. A szekérfuvarozók államosítása mellett az állam igyekezett a magánfuvarozást is lehetetlenné tenni. 1951-től a fuvarosoknak minden egyes járművükre 15 ezer Ft erejéig szavatossági biztosítást kellett kötniük. Ezt kevesen tudták megfizetni, így a vidéki településeken krónikussá vált a szekérhiány, és alig akadt olyan fuvarozó, aki munkát – tudott vagy mert – vállalni. Ettől függetlenül, 1951. november végén Rákosi egyik beszédében kijelentette: kulák és kupecfuvarosok egymilliárd forintot raboltak ki az állam zsebéből. Ilyen körülmények között az állam adminisztratív intézkedésekkel kényszerítette fuvarozásra az igásfogattal rendelkezőket. Ennek a politikának a csődjét 1954-ben ismerték be.[20]

A közlekedési eszközök feletti teljes állami uralom még az individuális használatú járműveknél (személyautók, sőt kerékpárok) is érvényesült. A kerékpárokról 1951–1957 között az állam nyilvántartást vezetett, kerékpárt csak kerékpár-igazolójegy birtokában lehetett használni. A lovakra és fogatolt járművekre az államnak elővásárlási joga volt. Aki lovának egészségét szándékosan megrontotta, fuvareszközeit megrongálta, bűntettet követett el, és három évig terjedő börtönnel volt sújtható. A személyautók használatát, illetve birtoklását az állam adminisztratív eszközökkel korlátozta. Nemcsak a személyautó birtoklása, hanem még az autótulajdon megszerzésének elvi lehetősége is kedvezménynek számított. Az MDP Titkársága 1950 őszén döntött a magánkézben lévő gépkocsik felvásárlásáról.[21] Ennek értelmében a 8500 magángépkocsi-tulajdonos közül

20 1954-ben a közlekedési tárca egy minisztertanácsi előterjesztése beismerte: a szekérfuvarozásban elkövetett hiba az ország parasztpolitikájában is éreztette hatását. A tanácsok nem tudták megszervezni a helyi szekérfuvarozást, hiba volt a magánfuvarozókat munkára kényszeríteni, és tévedés volt diszkriminatív díjszabást alkalmazni a magánfuvarosokra. A Minisztertanácsban az előterjesztésről vita alakult ki. A közlekedési tárca új szekérfuvar-díjszabását a Pénzügyminisztérium például azzal utasította el, hogy a díjemelés a mezőgazdaságból élők vásárlóerejét évi 170 millió forintról 200 millió forintra fogja emelni. A Közlekedési Minisztérium ezzel szemben sikeresen érvelt azzal, hogy a tervezett díjemelés „csak a papírdíjszintet emelné és a valóságban kialakult árszintnek alatta maradna. Vásárlóerő-növekedést ennek folytán a javasolt díjemelés nem jelentene. Lehetőséget nyújtana viszont a visszaélések meggátolására és a spekuláns elemek meggazdagodásának megakadályozására azzal, hogy a fuvarozásba az eddiginél sokkal szélesebb réteg lenne bevonható." *Előterjesztés a Minisztertanácshoz a szekérfuvarozás egyes kérdéseinek rendezése tárgyában.* 1954. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 162. ő. e.)

21 *Előterjesztés a Titkárságnak a magánkézben lévő gépkocsik felvásárlásáról.* MDP Titkárság ülése, 1950. november 2. (MOL M–KS 276. f. 54. cs. 116. ő. e.)

1950. december 1-jétől benzint csak mintegy hétszáz személy (művészek, orvosok) vásárolhatott, a többieket kötelezték autójuk eladására. A határozat kiterjedt a magántulajdonban lévő tehergépkocsikra (781 db) és magántaxikra (772 db) is. Még a felvásárolt autók átlagárát (2500 Ft) is megszabták – természetesen látatlanban. Foglalkozási kategóriák és lakhely szerint megállapították, kinek hány liter üzemanyag jár havonta. Egy csoportba kerültek az állami vezetők, a vidéki orvosok és állatorvosok, és egy másik csoportba a mérnökök, sztahanovisták, művészek és írók. Gépjármű számára benzinkútból benzint csak üzemanyag-vásárlási könyv szelvénye, illetve üzemanyag-utalvány ellenében szolgáltak ki.[22] Magánszemély személyautót elméletileg egy gépkocsivásárlást engedélyező irat birtokában vehetett – az erre vonatkozó kérelmeket a szakminisztérium a pártközpontba terjesztette fel elbírálásra. Az autóhiány miatt 1953-ban az Autókereskedelmi Vállalat mindössze hét magánszemélynek adott el – felsőbb utasításra kedvezményes áron – személyautót. Az előírások azt is megtiltották, hogy magánember belföldön gépkocsit, motorkerékpárt vásároljon külföldítől.[23]

A közlekedésügy irányítási rendszere

Az 1867–1945 közötti mintegy nyolc évtizedben a közlekedésügyért felelős minisztérium helye a magyar kormányzati struktúrában, illetve az ezen struktúra mögött álló – a közlekedés és az állam kapcsolatáról vallott – felfogás meglepően időtállónak bizonyult. 1867–1889 között a Közmunka- és Közlekedésügyi, 1889–1935 között a Kereskedelemügyi, 1935–1945 között pedig a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztériumban összpontosultak a Magyarország közlekedési rendszereinek működésével kapcsolatos államigazgatási eljárást igénylő feladatok. 1945–1953 között a közlekedési tárca helye a magyar kormányzati struktúrában négyszer változott meg. 1945-ben a kereskedelemmel kapcsolatos ügyeket leválasztották a közlekedésről, 1949-ben a közlekedés és a posta ügyeivel foglalkozó Közlekedésügyi Minisztérium nevét Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumra változtatták, így kívántak a postai, hírközlési ügyeknek nagyobb jelentőséget adni.[24] Alig két és fél év múlva, 1952 elején a közlekedés- és postaügyeket szétválasztották két minisztériumra, újabb másfél év elteltével, 1953-ban pedig a két tárcát ismételten összevonták. E szervezeti változtatások nem a közlekedési tárca működési zavaraiból fakadtak, sokkal inkább a szovjet kormányzati modell hazai adaptációjának kacskaringós állomásait jelezték. Gerő Ernő az

22 A személyautókat üzemeltető állami szervek, vállalatok csakhamar megtalálták a kiskapukat az előírásokban. Így például az üzemen kívül tartott autók után is felvették a havi üzemanyagmennyiséget. Egy másik elterjedt módszer az volt, hogy a teherautókhoz kiszolgált benzint áttöltötték a vállalati autókba. Idővel az üzemanyag-utalványok színét a visszaélések nehezítése érdekében havonta változtatták.

23 Az autó birtoklása iránti vágy természetesen nem tűnt el a magyarokból. Az 1950-es években időről időre jelentkeztek vállalkozó szellemű emberek, akik házilagos járműépítésre kértek – sikertelenül – engedélyt.

24 A KPM szervezeti felépítéséről vö. a 3370/1949. (március 15.) sz. elnöki rendelet. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1949. március 16. szám.

1952-es átszervezés indoklásaként azt tanácsolta Rákosinak, hogy a bejelentést követően a minisztertanácsi ülésen „aláhúznád a javasolt szervezeti változás szükségszerűségét egész további fejlődésünk szempontjából, rámutatnál, hogy ez a szervezeti felépítés a gyakorlatban megvalósult és bevált a Szovjetunióban és csaknem minden népi demokratikus országban. [...] Valami ilyesféle magyarázatra azért van szükség, mert egyébként a miniszterek egy része értetlenül fogadná a javaslatokat."[25] Mindezeken túl a Közlekedési Minisztérium belső szervezeti struktúráját – Alföldi Vilma számításai szerint – 1951 vége és 1956 októbere között szinte havonta változtatták.[26]

Voltak olyan közlekedést érintő területek, amelyekre a tárcának nem terjedt ki a hatásköre. A személyautók elosztása például nem a KPM, hanem az Országos Tervhivatal hatáskörébe tartozott. Az autó import-export ügyek a Külkereskedelmi Minisztériumhoz, a Magyar Országos Gépkocsiüzemi Részvénytársaság (MOGÜRT) felügyelete pedig a Belkereskedelmi Minisztérium hatáskörébe tartozott. 1954-ben a KPM feladatköre jelentősen leszűkült: a Város- és Községgazdálkodási Minisztériumhoz (VKGM) került a főváros közvetlen igényeit kiszolgáló teherautó-fuvarozás, a garázsipar, a lakossági igényeket kielégítő Belföldi Szállítmányozási és Fuvarozási Vállalat (BELSPED) részlegei, sőt 1955-től a városi közlekedési vállalatok is. 1956-ban a közlekedési szakfelügyelet kérdésében volt pengeváltás a KPM és a VKGM között. A kompok felügyeletét a KPM az érintett tanácsoknak adta át.

Az a feltételezés, amely szerint egy forradalmi párt által irányított államban nincs érdektagoltság, s ezért a hatalmi ágakat nem kell elválasztani egymástól, a közlekedésügy irányításában úgy jelentkezett, hogy az irányítási és végrehajtási funkciókat egy szervezetbe vonták össze. A KPM vasúti főosztálya tehát egyúttal a MÁV Vezérigazgatósága, a KPM légi közlekedési főosztálya a Magyar Légiközlekedési Vállalat (MALÉV), a KPM hajózási főosztálya a Magyar Hajózási Részvénytársaság (MAHART) Vezérigazgatósága is volt.

A MÁV átszervezéséhez a fenyegető alaphangot elnökének hirtelen eltűnése adta meg.[27] Néhány hét múlva, 1949. március 15-ével feloszlatták a MÁV háromlépcsős (üzletvezetőségek, MÁV-igazgatóság, KPM vasúti főosztály) irányítási rendszerét.[28] A megszűnő rendszerben az üzletvezetőségek feladata a végrehajtás, a MÁV-igazgatóságé a tervezés és irányítás, a minisztériumi főosztályé pedig az ellenőrzés lett. 1949-ig a közlekedési tárca vasúti főosztálya és a MÁV-igazgatóság önállóan, elkülönülten működött: az előbbi az állam tulajdonosi, ellenőrzési feladatait végezte el, az utóbbi pedig egy vállalat irányításával foglalkozott. Amikor a MÁV-igazgatóság feladatát a KPM vasúti főosztálya átvette, e két szer-

25 *Gerő Ernő feljegyzése Rákosi Mátyásnak.* 1952. november 9. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 168. ő. e.)

26 Alföldi Vilma: A közlekedés és posta irányítási rendszere 1945–1955. *UMKL Közleményei*, 1985. 146–189.; Az átszervezések részleteiről l. *A magyar állam szervei.* Főszerk.: Boreczky Beatrix. Budapest, 1993.

27 Varga Lászlót, a MÁV elnökét 1949. február 16-án az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) elhurcolta, majd koholt vádak alapján 1950-ben kivégezték. Az eset semmiféle nyilvánosságot nem kapott. Jellemző, hogy az 1956-os forradalom napjaiban egyes vasutasok mint követelést fogalmazták meg: újból Varga Lászlót – egy nem kompromittálódott, hiteles embert – kellene a MÁV élére állítani.

28 *Az államvasutak igazgatóságának átszervezésére vonatkozó javaslat.* (MOL XIX–H–1–c 1. doboz.)

vezeti egységet összevonták, így a tulajdonos állam és a MÁV kapcsolata gyökeresen megváltozott. Kezdetben úgy gondolták – mint ahogy azt a MÁV átszervezéséről szóló minisztériumi értekezlet jegyzőkönyvéből ismerjük –, hogy a MÁV-igazgatóság iratforgalmának mintegy 80 százalékát nem kell majd beemelni a vasúti főosztály illetékességi körébe. Oda csak azon ügyiratok kerülnek, melyek elintézéséhez a közlekedési tárca más főosztályainak véleménye is szükséges.[29] De nem így történt. Az 1949-es átszervezéssel a MÁV vezérigazgatósága egyúttal önmaga felettes szerve is lett, a MÁV vezérigazgatója pedig egy személyben a vasúti főosztály vezetője, azaz önmaga főnöke. A MÁV-üzletvezetőségek igazgatási hatáskörét kibővítették, és a szovjet gyakorlatnak megfelelően területi igazgatóságokká szervezték át. A MÁV új szervezeti felépítése számos kérdést nyitva hagyott – ezek közül a legtöbb vitát a vasúti főosztály szakszolgálatai és a területi vasút-igazgatóságok egymáshoz való viszonya okozta. Intézkedhet-e a vasúti főosztály gépészeti főosztályvezetője egy vidéki szemléjén? Átnyúlhat-e a területi vasút-igazgatóság vezetőjének feje felett? A kérdéseket soha nem tisztázták, és számos konfliktus származott belőlük. Ezeket a vitákat tovább élesítették a pártnak a MÁV-hoz kihelyezett káderei, illetve az államvédelemmel szoros kapcsolatot tartó munkatársai. Bekapcsolódásuk a szervezeti vitákba ugyanis azt jelentette, a nézeteltérések egy másik, veszedelmesebb síkra terelődtek. A bürokrácia – melynek növekedését mint a vasút szocialista fejlődésének mutatóját állították be – hihetetlen mértékűvé vált.[30] Az új hivatali ügykezelés a szakszolgálatok közötti természetes ügymenetet is lehetetlenné tette. Például a szolgálati rend megakadályozta, hogy a vasút-igazgatóságok ugyanazon épületben működő forgalmi és vontatási osztályai közvetlenül, rövid úton, a vasúti főosztály elkerülésével megoldják a problémákat. Ez a séma mindenütt, minden ágazatban érvényesült. Így például a közlekedési tárca személyzeti főosztálya közvetlenül utasította a KPM irányítása alatt álló vállalatok személyzeti osztályait. Ez szinte klasszikus „kamarillapolitikát" eredményezett: a közlekedési vállalatok vezetői a legkeményebb represszió éveiben szinte kizárólag azzal foglalkoztak, ki, kicsodát, milyen ügyben állított kész helyzet elé. De ugyanezt tette a többi minisztériumi főosztály is: a közlekedés illetékes területi vezetőjének feje fölött átnyúlva intézkedtek. E működési zavarokat minden résztvevő érzékelte. Mindeközben az adatszolgáltatási igény is óriásira nőtt, a KSH havonta kérte az úgynevezett termelékenységi kérdőíveket. Heti információs jelentéseket továbbítottak a MÁV területén lezajlott eseményekről és a dolgozók véleményéről a pártközpontba.[31]

A közlekedés ágazatai közül sajátos helyzetbe került a VI. főosztály hatáskörébe tartozó közúti közlekedés. Az ágazat vezetői megoldhatatlan ellentmondással küszködtek a korszakban. A főosztály és a minisztérium vezetőiben az a vágy élt, hogy a közúti közlekedési vállalatok irányítását és működtetését a vasút szocialista átszervezéséhez hasonlóan alakítsák ki. Ezt az elképzelést azonban nehezen lehetett összeegyeztetni a közúti szállítás sajátosságaival (előre kevésbé tervezhető szállítások, egyedi igények gyors kielégítése stb.). Ebből fakadóan a korszakban többször változott a közúti közlekedés szervezeti struktúrája, hol a centralizáció, hol pedig a decentralizáció került előtérbe. A szervezeti felépítés és működés közötti dilemmát mélyítette a súlyos szakemberhiány: egy 1955-ös felmérés szerint a gépjármű-közlekedés 2900 kádere (előadók, főelőadók, vállalati osztályvezetők, csoport- és művezetők) közül 53% rendelkezett az előírt iskolai végzettséggel.[32]

1949-ben nemcsak a közlekedési tárcának és az alárendelt szervezeti egységeinek a struktúrája változott meg gyökeresen, hanem létrejöttek azok a pártszervek is, amelyek megvalósították a közlekedésügy pártirányítását. Az MDP központjában megszervezték az ipari és közlekedési osztályt (IKO), később a megyei pártbizottságokban is felállították ezeket az osztályokat. Az IKO káderhatáskörébe tartozott nemcsak a közlekedési tárca vezető beosztású dolgozóinak, hanem a MÁV legtöbb vezetőjének a kiválasztása, sőt itt döntöttek a fontosabb vasútállomások (például Záhony, Szeged) állomásfőnökeinek személyéről is. Az IKO mellett a párt létrehozta a hírhedt vasút-politikai osztályok (VPO) hálózatát is, amelyek a Magyar Dolgozók Pártjának a MÁV-hoz kihelyezett szervei voltak. A vasút-politikai osztályokat 1949-ben valamennyi területi vasút-igazgatóságon felállították, a vasúti főosztályon pedig megszervezték a vasút-politikai főosztályt, amely egyúttal az MDP Központi Vezetőségének vasúti osztálya is volt.[33] A vasút-politikai osztályok munkájában – mint ahogy azt a politikai bizottság kijelentette – „vörös fonalként kell végighúzódnia az ellenséges elemek elleni harcnak".[34] A vasút-politikai osztályok munkatársainak (1949-ben még 195 fő, 1952-ben már 482 fő, ebből 348 politikai tiszt) munkabérét (1952-ben 12 millió Ft) az MDP fizette, de a MÁV szolgálati szabályzata – kivételekkel – a vasút-politikai osztályok munkatársaira is kötelező volt. A megyei pártbizottságokban felállított ipari és közlekedési osztályok és a területi vasút-igazgatóságokon működő vasút-politikai osztályok feladatkörét az MDP Titkárság 1952. április 9-i határozata igyekezett tisztázni.[35] Eszerint az osz-

29 *Jegyzőkönyv a Közlekedésügyi Minisztérium tanácsának üléséről.* 1949. február 28. (MOL XIX–H–1–c 010 033/1949.)

30 Például egy-egy vontatási eseményt az alábbi többhetes aktatologatás követett. Az esetről legelőször a területileg illetékes igazgatóság forgalmi osztálya írt egy jelentést, ezt felküldték a vasúti főosztály forgalmi osztályára. Innen az aktát átirányították a vasúti főosztály vontatási osztályára, onnan visszaküldték a területileg illetékes igazgatóság vontatási osztályára. Ők továbbküldték az iratokat az érdekelt fűtőházhoz, ott az esetről igazoló jelentést készítettek. Az igazoló jelentés ismét visszakerült a területileg illetékes igazgatóság vontatási osztályára, ahonnan továbbították a vasúti főosztály vontatási osztályára. Ők tudomásulvétel végett az aktát átirányították a vasúti főosztály forgalmi osztályára, s innen a felduzzadt iratcsomót – hasonló célból – visszaküldték az akta indítójához, a területileg illetékes igazgatóság forgalmi osztályának.

31 A heti információs jelentésekből számosat őriznek a MOL M–KS 276. f. 95. cs. 4. ő. e. alatt.

32 MDP IKO: *A gépjármű-közlekedés káderhelyzete.* 1956. január 17. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 94. ő. e.)

33 Vö. Gadanecz Béla–Gadanecz Éva: Adalékok a Vasút Politikai Osztály történetéhez 1–2. In: *Vasúthistória évkönyv 1997* és *1998.* Szerk. Mezei István. Budapest, 1997 és 1998.

34 *Az MDP Politikai Bizottságának határozata a Vasút-politikai Osztály munkájának megjavításáról és továbbfejlesztéséről.* 1950. március 28. Közli: Gadanecz: i. m.

35 A budapesti és a megyei pártbizottságokon kívül ipari és közlekedési osztály felállítását rendelik el 12 városi pártbizottságban (Pécs, Komló, Győr, Szeged, Miskolc, Sopron, Székesfehérvár, Debrecen, Tatabánya, Salgótarján, Békéscsaba, Szolnok) és 16 járásban. Ezenkívül a főváros III–IV., VIII–XI., XIII–XIV., XVIII–XXII. kerületi pártbizottságaiban, illetve a Rákosi Mátyás Művekben és a MÁVAG-ban.

tályok működési köre kiterjedt a pártbizottság területén működő összes közlekedési vállalatra és azok pártszervezeteire. A vasút-politikai osztályok és a MÁV kapcsolati modellje, illetve a Szovjetunió tengerhajózásában rendszeresített politikai tiszti rendtartás előírásai alapján 1953-ban megpróbálták bevezetni a politikai tisztek hálózatát a hajózásban is.[36]

A közlekedésügy vezetői

Az Ideiglenes Nemzeti Kormány 1944-es megalakulásától kezdődően a közlekedési tárca kommunista politikusok kezében volt. Rövid ideig a Moszkvából hazatérő, jellegtelen Gábor József (1893–1964), majd a jó szervezőnek tartott Gerő Ernő (1898–1980) volt a miniszter. 1945 tavaszán Gerőt az MKP kettős céllal (az újjáépítés levezénylése, a kommunista befolyás erősítése) helyezte a közlekedési tárca élére. Gerő a feladatnak nemcsak kiválóan megfelelt, hanem mindez további karrierjére is messzemenően kihatott.[37] Gerő Ernő 1949 elején távozott, utána az új közlekedési miniszter egy újabb moszkovita, a Sztálin börtöneit is megjárt Bebrits Lajos (1891–1963) lett. Bebrits vasút iránti szenvedélyes elkötelezettsége, sőt rajongása egész miniszteri pályafutására (1949–1956) rányomta bélyegét.

Bebrits Lajos

Az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlásáig a MÁV temesvári állomásán forgalmi szolgálatot ellátó Bebrits 1923-ban emigrált az USA-ba, ahol belépett a kommunista pártba, majd az *Új Előre* című baloldali lap munkatársa, később szerkesztője lett. Különféle sajtóperek után 1931-ben kénytelen volt elhagyni Amerikát, úti célnak a Szovjetuniót választotta. A Szovjetunióban 1933-tól 1937-ig a vasútnál dolgozott, 1938-ban letartóztatták trockista összeesküvés, diverzió és kémkedés vádjával, melyeket beismert. Ismeretlen körülmények folytán az ügyész 1939-es bírósági tárgyalásán felmentését kérte, így szabadon bocsátották. 1945 márciusában érkezett Debrecenbe, ahol az Ideiglenes Nemzeti Kormány közlekedési ügyekért felelős miniszteri biztosa lett, később a Közlekedésügyi Minisztérium osztályfőnöke, majd államtitkára.

Bebrits Lajos kézi vezérléssel irányította a közlekedési tárcát és a MÁV-ot is. Ideje legnagyobb részében a vasúttal foglalkozott. Ez nemcsak a vasútnak a többi közlekedési ágazathoz képest kiemelkedő súlyával függött össze, hanem szerencsésen egybecsengett a miniszter személyes indíttatásával, motivációival is. Tulajdonképpen ez volt az egyetlen közlekedési ágazat, melynek működési mechanizmusával tisztában lehetett. Mint egy „álruhás királyfi" járta az országot, ellenőrizte a vasutat, lehetetlen helyeken és időben bukkant fel. Jellemző és nem példa nélküli eset: a miniszter 1953. szeptember 24-én körülnézett a MÁV Kőbánya-alsó vasútállomásán, majd érdeklődött az állomásfőnöknél, milyen problémák vannak. Az állomásfőnök a sorompóőrök fizetésének rendezését kérte. Bebrits: „Milyen összegű emelésre gondol?" Állomásfőnök: „Legalább 150–200 Ft." Bebrits: „Intézkedni fogok, hogy megkapják az elvtársak." Bebrits gyakran élt a büntetés eszközével is: a MÁV két főosztályvezetőjét például a gyors- és személyvonatok piszkossága miatt „büntetésből civilben kétszer az utasok sorában utaztattam Budapesttől Záhonyig és vissza".[38]

Berbits eleven stílusban fogalmazott, értett az emberek nyelvén. Sohasem mérlegelte szavai súlyát, és kifogyhatatlan energiával gyártotta az úgynevezett figyelőcédulákat. A figyelőcédula egy A/5 méretű fejléces levélpapír volt, melyen Bebrits azonnali, gyors – leginkább átgondolatlan – rendelkezéseit kiadta. Figyelőcéduláinak hangvétele (például a „Ki volt az a marha, aki elrendelte..." kezdetű, a ráérkezett válasz: „a rendelkezést a miniszter elvtárs hozta" – s Bebrits erre írt reflexiója: „a marhát visszavonom"), nyilvánvaló túlzásai (például utasítás a MÁV vezérigazgatójának: „Itt az ideje, hogy X igazgatót leváltsd. Legfeljebb Kelenföldre mehet váltókezelőnek. Azonnal intézkedj.") mára legendává szelídülve élnek egykori beosztottjai emlékezetében. A figyelőcédulák elképesztő tömege – évi 25–30 ezer, sőt 1955-ben 37 970 db(!) – nyilvánvalóan nem hagyott neki időt arra, hogy elgondolkodjon a valóságról, a cselekvés illúzióját nyújtotta, környezetét pedig permanens aktivitásban tartotta.

Bebrits sohasem tartozott az MDP legbelsőbb köreibe, de természetesen az összes elképzelhető kiváltságban részesedett. Egyike volt azoknak, akiknek a lakásába televíziót szereltek be, külön vasúti szalonkocsival járta az országot, autói voltak, az Utasellátó gondoskodott – a pártellátástól függetlenül is – családja igényeiről. A párt tessék-lássék módon volt elégedett Bebritscsel, a miniszter rögtönzései nem kerülték el a pártapparátus figyelmét. Beosztottjai rövid feljegyzéseket, leveleket küldtek a pártközpontba, hogyan akadályozza Bebrits a pártszervek határozatainak maradéktalan végrehajtását, például mikor, melyik vidéki vasút-igazgatóság csoportvezetőjét nem lehetett a miniszter közbelépése miatt elbocsátani. Bebrits Lajos azonban a hiszterizált 1950–1953 közötti időszakban inkább viselkedett reálpolitikusként, mint vezető elvtársai. Talán fiatal korában vasúti forgalmistaként szerzett élményei alapján tudta, a vasút nem működhet vasutasok nélkül. Bebrits tehát megbecsülte azokat az embereket, akik imádott vasútját az egyre nehezebb körülmények között is működtették. Akadályozta a tisztogatásokat, állandó kifogásokat emelt. Bebritsnek azonban – mint ahogy azt a későbbiekben látni fogjuk – a legfontosabb ügyekben mindig engednie kellett.

1954 után, de különösen 1955–1956-ban Bebrits Lajos – kézi vezérlései miatt – tehertétellé vált a közlekedésügyi apparátus számára.[39] Egyre több intézkedése

36 A tengerhajózásban a politikai tiszti hálózat kiépítése nem járt sikerrel, mert „az első partra lépés után többet nem ment a hajóra a káder". *Badacsonyi Györgynek, a KPM személyzeti főosztályvezetőjének levele az MDP Ipari és Közlekedési Osztályához.* 1953. szeptember 24. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 76. ő. e.) Az 1960-as évektől a tengerjárókon rendszeresítik a nevelőtiszti beosztást.

37 Baráth Magdolna: Gerő, a „hídverő" miniszter. In: *Közlekedés a Kárpát-medencében.* Budapest, 2003. 181–188.

38 *Bebrits Lajos Friss Istvánnak.* 1953. március 25. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e.)

39 A forrásokban számos arra vonatkozó utalást lehet felfedezni, hogy amit a legkeményebb években szó nélkül tudomásul vettek a munkatársai, 1954–1956 között már kifogásolták. 1956. szeptember

keltett ellenérzést, vagy fordult visszájára.[40] A politikai légkör enyhülésével már nem, vagy kevésbé volt szükségük a miniszter nyújtotta védelemre. A forradalom alatt, 1956. október 29-én a MÁV-vezérigazgatóságra országszerte érkező táviratok hatására beadta lemondását.

Prieszol József

A korszakban a közlekedési tárca többi vezetője körül is feszültségekkel, szakmai, sőt egyes esetekben erkölcsi problémákkal terhelt légkör alakult ki. Bebrits Lajos első helyettese az egykori kőműves, Prieszol József (1906–1965) volt. Elvileg Prieszol József felügyelete alá tartoztak a legfontosabb közlekedési ágazat, a vasút ügyei, a gyakorlatban tevékenysége inkább a tisztogatások koordinálásában és Bebrits Lajos szemmel tartásában merült ki. Prieszol József minisztériumi befolyását az is erősítette, hogy a KPM személyzeti főosztályvezetőjével – a tisztogatásokban rendkívüli energiákkal részt vevő Badacsonyi Györggyel – intenzív munkakapcsolatot ápolt. 1954-ben a MÁV szakvezetői egy politikailag naiv akcióval megpróbálták elhárítani, hogy az éppen betegeskedő Bebrits esetleges halála esetén Prieszol József közlekedési miniszter lehessen. Az ürügyet erre az MDP KV tagjainak közelgő választása adta. A MÁV gépészeti szakosztályának vezetője Prieszol József károsnak ítélt tevékenysége ügyében közvetlenül Gerő Ernőhöz fordult panaszával: „Szakmai téren nyugodtan állíthatom, hogy öt év nyomtalanul siklott el Prieszol elvtárs felett. Semmilyen vasúti kérdésben nem szerzett még csak jártasságot sem. Az akták, amelyek a kezéből kikerülnek, ékesen bizonyítják ezt. [...] A hozzá nem értésből származott azonban az a legsúlyosabb hiba, hogy Prieszol elvtárs nem tulajdonított túlságosan nagy jelentőséget a szaktudásnak. E körül a kérdés körül a vasút felső vezetői (Lindner József, Vermessy Sándor, Déri Tibor) és Prieszol elvtárs között öt éve folyik a harc."[41] A feljegyzést a pártközpontban köröztették a vezetők között, s Farkas Mihály, Rákosi Mátyás és Gerő Ernő is egyetértett vele. Ma már nem lehet tudni, hogy ennek köszönhető-e, hogy Prieszol nemcsak nem lett a KV tagja, hanem a KPM soron következő átszervezésekor a vasúti főosztály felügyelete is elkerült tőle.[42] A közlekedési tárca másik miniszterhelyettese, Földvári László Prieszolhoz képest kevésbé exponálta magát. Földvári és Prieszol az 1950-es évek elején igen rossz viszonyban voltak, mindkettőjük körül képződött egy-egy alsóbb vezető beosztású dolgozókból álló csoport, és – ahogy ez már lenni szokott – e két csoport egymás ellen fordult.

26-án a vasúti főosztály három vezető munkatársa a következőket válaszolta Bebritsnek egy szemrehányásokat tartalmazó figyelőlapjára: „Elnézést kérünk, hogy e rendelkezésünket nem saját kezűleg írtuk. Úgy véltük, hogy az a rendelkezés, hogy jelentésünket saját kezűleg kell megírni, nagyfokú bizalmatlanság velünk szemben, amely feltételezi, hogy ilyen fontos miniszteri figyelőlapokat esetleg kisebb beosztású elvtársakkal intéztetünk el. Véleményünk az, hogy munkánk után, amely munka természetesen nem hiba nélküli, viszont nem is eredménytelen, amit teljesítményeink bőven igazolnak, nem érdemeljük meg az ilyen rendelkezéseket, mint amelyre ma jelentést tettünk." (MOL XIX–H–1–c 1. doboz.)

40 Amikor 1955-ben Székesfehérvár állomáson egy új biztosítóberendezés felmondta a szolgálatot, azonnal fegyelmi tárgyalást rendelt el a MÁV illetékes szakszolgálata szinte valamennyi vezetője ellen. Később persze kiderült, hogy az üzemzavart nem a gondatlan munka, hanem egy felhőszakadás okozta, s mindez azért következett be, mert az Országos Tervhivatal ólomburkolatú kábelek helyett a sérülékenyebb műanyag kábelek használatát rendelte el.

41 *Tölgyes Lajos Gerő Ernőnek.* 1954. január 7. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 287. ő. e.)

Csanádi György

A vasúti főosztály vezetője és egyben a MÁV első vezérigazgatója – később a Kádár-korszak legsikeresebb közlekedési minisztere – Csanádi György (1905–1974) volt. Csanádi nyilvánvalóan nem felejtette el, mi történt elődjével, a koholt vádak alapján kivégzett Varga László MÁV-elnökkel. Mindig nagy tisztelettel kezelte a MÁV-hoz rendelt szovjet tanácsadót, nem lépett fel a vasúton ügyködő politikai komisszárok ellen. Megfigyelhető, hogy 1949–1950-ben sokkal keményebben fogalmazott, mint 1951–1952-ben. Sőt a vasút vezetésében Csanádi György szerepe ettől kezdve elhalványult. Saját túléléséért úgy harcolt, hogy önállóan nem cselekedett, passzivitásba vonult, és Bebrits Lajosra bízott mindent. Csanádi nem kifogásolta a közlekedési tárcánál működő szovjet tanácsadó javaslatait sem – melyek bevezetése a magyar viszonyok között számos esetben visszalépést jelentett volna egy fejlettebb struktúrából egy kezdetlegesebbe. A szovjet tanácsadónak nyíltan csak Bebrits mondott ellent, Csanádi pedig úgy tett, mintha egyetértene a szovjet tanácsadóval, de hallgatólagosan miniszterét támogatta. Tkacsenko szovjet tanácsadót a szakmai kollégium ülésein mindig igen udvariasan meghallgatták. Csanádi persze Bebrits Lajossal szemben is taktikázott, a pártközpont felé azt sugallva: minisztere ellenében a szovjet javaslatok végrehajtásában, habár szeretne, de nem tehet semmit. Ebben az időben Csanádi még nem állt ki legértékesebb emberei mellett, nem támogatta azokat, akik nem bírták szó nélkül nézni a politikai tisztogatásokat, a vasút műszaki-technikai tönkretételét. Egy közeli munkatársa visszaemlékezése szerint „csodálatos lavírozóképessége volt, és ezt meg is őrizte halála pillanatáig olyannyira, hogy ő mindig a két ellenséges tábor között helyezkedett el. Elbújt, vagy amint azt én mondtam, a kerítés tetejére ült, és nézte, hogy két tábor harcol. És amíg volt ideje, az utolsó pillanatban át tudott arra az oldalra ugrani, amelyik győzött, és akkor még kritizálni is néha-néha megengedett magának."[43] Valóban, a korszak aktáiból az tűnik ki, mintha a MÁV szakosztályvezetői és a miniszter között a hivatali ranglétrán nem állt volna más vezető. A hiszterizált politikai légkör csillapodása után, különösen 1955–1956-ban Csanádi György irányítói, vezetői szerepe előtérbe került. Ez idő tájt már különösen szembeötlő volt józansága, tudása Bebrits Lajos ellenében. A MÁV Vezérigazgatóságán az 1956-os forradalom eseményeit követő eljárásokban kiállt munkatársai mellett. Csanádi György érdeklődése az 1950-es évektől kezdődően foko-

42 A KPM 131/1954. sz. utasítás alapján a vasúti főosztály felügyelete közvetlenül a miniszter hatáskörébe került.

43 Tölgyes Lajos emlékirata. Kézirat, MÁV vezérigazgatósága, 105.

zatosan a tudományos kérdések felé fordult, érvrendszerét igen gyakran a közlekedéstudomány megállapításaiból merítette. Jelentős tudományos teljesítmény nélkül 1951-ben a budapesti műegyetemen tanszékvezető egyetemi tanár, 1955-ben a műszaki tudományok doktora, később akadémikus lesz.[44]

Tervgazdálkodás és áruszállítás – a Központi Szállítási Tanács

Magyarországon a központi tervutasításra épülő tervgazdálkodás kezdetei 1947-re nyúltak vissza. Az Országos Tervhivatal felállítása után (1947. évi XVII. törvénycikk) a hivatal fokozatosan felépített egy, az egész országot átfogó tervezési rendszert. Mindez a közlekedésben úgy jelentkezett, hogy a közlekedési tárca – a tervjogszabályok előírásai alapján – elkészítette a közlekedési tervet, amelyet ágazati és területi szempontból a többi tárca szállítási igényeinek ismeretében, illetve az egyes közlekedési alágazatok felújítási, fejlesztési tervei alapján állították össze. A közlekedési terv legfontosabb része a szállítási terv volt, amelyből ágazatonként kétfélét – távlati és operatív szállítási terveket – kellett készíteni. A távlati szállítási tervek a közlekedés többi tervének kidolgozását szolgálták, az operatív tervek pedig már a konkrét szállítási tervfeladatokat tartalmazták. Az éves szállítási terveket minden egyes tervkötelezett tárcának árufajtánként el kellett készítenie. Eleinte a szállítási tervek csak a vasúton tervezett szállításokat tartalmazták, majd ezt kiterjesztették a közúti tehergépjármű-fuvarozásra, sőt a dunai belvízi szállításra is. 1951-től mindenkit, aki bér- vagy saját tulajdonú tehergépjárművel[45] szállíttatni akart – függetlenül az áru mennyiségétől –, havi, operatív szállítási terv összeállítására kötelezték. Magyarország közlekedési vállalatai ettől kezdve nem úgy működtek, hogy az éppen felmerülő szállíttatói igényeket kielégítették, hanem a korábban előírt és ütemezett szállítási feladatokat hajtották végre.

A szállítástervezés legfontosabb, a minisztériumok és főhatóságok közötti bürokratikus koordináció bonyolult mechanizmusait kiépítő szervezete az 1948-ban felállított Központi Szállítási Tanács (KSZT) volt. A KSZT működtette a szállítási kapacitások „jegyrendszerét". A rendszeresen – az őszi szállítási csúcsok idején egyre sűrűbben – értekező tanács tagjai között ott volt valamennyi, az áruszállításban érdekelt minisztérium és az Országos Tervhivatal képviselője. A szállítási tervek készítésének módjáról a KSZT 64 oldalas kiadványt bocsátott ki az érdekeltek számára.[46] Ennek alapján mindenki kiépítette a saját szállítástervező szervezetét. A gyakorlati feladatok lebonyolításával a KSZT Titkársága foglalkozott. A Központi Szállítási Tanács határozataival egyet nem értő érdekelt miniszterek a Népgazdasági Tanácstól kérhettek felülvizsgálatot.

A KSZT tervszámait a Minisztertanács hagyta jóvá. A tanácsban az ötéves terv aktuális negyedéves tervszámai alapján a minisztériumok elosztották egymás között a vasút áruszállítási, illetve a közhasználatú tehergépkocsik fuvarozási kapacitását. Mivel az ötéves tervek előirányzatai nem igazodtak a MÁV áruszállítási teljesítményéhez, a tanács operatív tervszámokat állapított meg, amelyek általában alacsonyabbak voltak a hivatalos, Minisztertanács által jóváhagyott tervszámoknál.[47] Az így létrehozott negyedéves operatív tervszámokat azután hónapokra bontották. Ezek mutatták meg, hogy egy-egy minisztérium mennyi árut szállíttathat vasúttal, illetve tehergépkocsival. Amikor a tanács az adott hónap árufuvarozási tervének végrehajtását értékelte, azt külön-külön összehasonlították a negyedéves terv havi bontásával, illetve az operatív tervvel. A lebonyolított szállítások legkisebb részletkérdéseivel is – a számonkérés szintjén – ekkor foglalkozott a Központi Szállítási Tanács, mert nem hagyhatták szó nélkül az eltérést az operatív tervtől. 1952 januárjában például igazoló jelentéseket kértek arról, hogy a sajóecsegi Vörös Új Győzelem Termelőszövetkezet egy 1864 tonnás, terven felüli szállítást miért magánfuvarosokkal végeztetett el (valószínűleg, mert más nem volt), illetve arról, hogy a Dunakeszi Konzervgyár miért adott fel 140 tonnát késve a vasútra, és arról, hogy miért tette ugyanezt a Nagykőrösi Konzervgyár is. De szóvá tették a terven felüli előszállításokat is.[48]

1950-ben az Országos Tervhivatal két nagy csoportba (nagy tömegű cikkek – összes többi árucikk) sorolta az árukat a szállítás megszervezése szempontjából. A nagy tömegű árucikkekre (szén, cement, cserép, tégla, cukorrépa stb.) szovjet mintára úgynevezett rajonokat (szállítási körzeteket) állapítottak meg, s ezeknek a rajonon túli szállításáért a MÁV-állomásoknak automatikusan 50%-os pótfuvardíjat kellett felszámítaniuk. A többi árucikknek a termelőhelyéhez viszonyított optimális szállítási körzeteit bizottságok állapították meg, sőt áruáramlási térképeket is készítettek. Ezek alapján a Közlekedési Szállítási Tanács 1951-ben kihirdette minden egyes árucikk szállítási körzetét.[49] Általában véve a beruházási javak szállítása előnyt élvezett a fogyasztási javakkal szemben.

A népgazdaság irányítói szempontjából a közlekedési ágazatok működése leszűkült az áruszállítás problémájára. Valahogy úgy képzelték el a közlekedést, mint egy igen bonyolult pályákkal keresztül-kasul szabdalt gigantikus terepasztalt, amelyen egyszerre többezernyi vonat és teherautó mozog, s amelyet folyamatosan, precízen összehangolva képes irányítani – megfelelő tervezéssel – egy

44 Bebrits Lajos már 1954-ben kéri az MDP KV ipari és közlekedési osztály vezetőjétől, támogassa Csanádi akadémikusi megválasztását, mert ez a „népgazdaság egésze szükségleteinek kielégítésére is jelentős biztosítékot adna". (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e.)

45 A Központi Szállítási Tanács (KSZT) 1951. december 28-ai határozata annyi könnyítést tartalmaz csupán, hogy a kevesebb mint tíz üzemi tehergépjárművel működő vállalatokat és közületeket kivonta a rendelkezés hatálya alól.

46 KSZT Titkársága: *Részletes utasítás. A közlekedési ágak dolgozói és az összes tervkötelezettek részére szállítási tervek készítésére.* Közdok, 1950. 64. (MOL XIX–A–16–a 167. doboz 78/903/950.)

47 A negyedéves operatív tervezést csak 1959 nyarától hagyják abba. (MOL XIX–H–1–p–2 416256/1956. 2. doboz.)

48 A belföldi szállítmányozási vállalatok munkáját rendkívül sok bírálat érte. A közlekedésügy káderei úgy látták: „a szállítmányozás és a fuvarozás az a terület, ahol a fuvaroztatók nehezen veszik tudomásul, hogy tervgazdálkodásban élünk. […] A szállítmányozónak nem szabad megelégednie, hogy a szűk keresztmetszetben rendelkezésre álló fuvareszközökből bármely vállalat tíz vagy húsz kocsit rendel, hanem meg kell vizsgálnia, hogy az igénylés indokolt-e." Ádám István–Reshofszky Géza: A szállítmányozás általános feladatai. *Közlekedési Közlöny,* 1951. 378.

49 A szállítási körzetek ötlete is a szovjet szakirodalomból származik. Vö. Galickij, A.: *A szocialista közlekedés tervezése.* Budapest, 1951.

hierarchikus törzskari rendszer. Talán ez az elképzelés helyesnek is bizonyult volna, ha a járművek nem szállítanak árucikkeket – hanem csak úgy mozognak ide-oda –, és ha a fuvaroztatók igényei, illetve az igényeknek engedő minisztériumok össze nem kuszálják a terepasztal megtervezett működését.

A termelői egységek a minisztériumi szinten felosztott, rájuk eső szállítási kapacitások felett nem rendelkeztek szabadon, nem maguk döntöttek saját árufeladásaikról. A vállalatok az erre vonatkozó utasításokat napról napra az ágazati minisztériumból kapták. A MÁV csak azt érzékelte, hogy több százezer darab téglát szállítanak egyik nap Békéscsabáról Budapestre, másnap pedig Budapestről Békéscsabára. Előfordult, hogy egyazon vasútállomáson az egyik vagonból búzát rakodtak ki, miközben a másik vagonba búzát rakodtak be. Az ilyen, úgynevezett keresztszállításokat a vasút vezetői mindig elrettentő példaként emlegették, s ez idővel a tervgazdálkodás tervszerűtlenségének egyik gyakran emlegetett jellemzője lett.

Szinte hihetetlen, de ez a szállítástervezési szisztéma valamennyire működött, bár nem úgy, ahogy azt elképzelték. Számos kreatív ötlettel (munkaversenyek, a termelt áruk elosztásának központi szervezése, egyes árucikkek szállításának korlátozása stb.) és rengeteg befektetett munkával igyekeztek azt életben tartani. Abszurd módon – minden szállítástervezés ellenére – éppen az eredeti céljának (a leggazdaságosabb szállítás biztosítása) nem sikerült megfelelnie, a termelői egységek közötti közvetlen kapcsolatok felszámolása ugyanis a termékek által befutott szállítási távolság növekedését eredményezte.[50] 1953-ra a szállítástervezés tervszámai és a napi gyakorlat között már akkora volt a különbség, hogy a Minisztertanács elrendelte: a szállítók kötelesek a havi tervben megállapított árumennyiséget fuvarozásra feladni. A következmény? A tervfegyelem növekedése helyett a fuvareszközök zsúfoltsága növekedett: ettől kezdve ugyanis a vállalatok félkész termékeket utaztattak egymás között oda-vissza. 1955-ben a szocialista szállítási szerződések bevezetésével is kísérleteztek. Ez az elképzelés is gyorsan megbukott, a Minisztertanács a szeptember 1-jén bevezetett, kötelező szállítási szerződésekről szóló rendelkezését december 31-én visszavonta.

De miért volt minderre szükség? 1945 előtt a szállíttató felek – jól felfogott üzleti érdekeiknek megfelelően – úgy választották ki az igénybe veendő szállítóeszközöket, hogy a felmerülő fuvarköltségek ne rontsák versenytársaikkal szembeni pozíciójukat. Az állami tulajdonba kerülő vállalatok vezetését azonban ilyesféle megfontolások már nem korlátozták. A szállításszervezés mechanizmusaitól az állam alapvetően azt várta, hogy biztosítani fogja a termékeknek a legrövidebb úton és a leggazdaságosabb szállítási módon való eljutását felhasználóikhoz. Ennek ellenére az 1950-es évektől kezdődően egységnyi nemzeti termék előállításához jóval nagyobb mértékű áruszállítás kapcsolódott, mint 1938 előtt.

50 Kádár János is felismerte ezt. Az MSZMP Politikai Bizottságának 1965. június 8-i ülésén a következőket mondta: „Az utóbbi 8-9 évben minden lehetséges alkalommal hallottam a következő megállapítást, hogy hiba volt a helyi téglagyárakat felszámolni, mert nem tudunk téglát adni stb. 9 éve mondjuk ezt. Ez se világos kérdés, miért nem lehetett ennyi idő alatt valamit csinálni? Valahol meg kellene nézni, hogy ne csak mondjuk, de állítsák is már helyre. Azt is hallottam, hogy már kezdik helyreállítani. Ez egy tömegáru, értéke nincs, a súlya azonban rettenetes. Ha nem muszáj, akkor tényleg ne szállítsuk 2–300 km-re." (MOL M–KS 288. f. 5. cs. 195. ő. e.)

A szovjet közlekedési modell másik alapfeltételezése az volt, hogy a szocializmusban nem létezik közlekedési verseny, mert az állam a tervezéssel a leghatékonyabb módon megszervezi a szállítási feladatokat. Valóban, a szocialista Magyarországon a közlekedési kapacitások és szállítási igények közötti eltérés sokáig elfedte a közlekedési verseny létét. A verseny ugyanis nem szűnt meg, csak más – államigazgatási – szintre tolódott. Immáron nem közlekedési vállalatok, közlekedési alágazatok versengtek egymással a fuvarszállítmányokért (sőt azokat inkább a másikra kívánták áthárítani), hanem főhatóságok, minisztériumok harcoltak egymás ellen a szállítási kapacitások birtoklásáért, a felettük való rendelkezés jogáért. Ebben a versenyben a győzelem nem attól függött, hogy az adott szállítási feladatot ki tudja a legolcsóbban, leggyorsabban megoldani, hanem uralmi viszonyok döntötték azt el. Általában a fuvaroztatók pozícióját felettes szervüknek az állami érdekstruktúrában elfoglalt helyzete szabta meg. Azok kaptak előbb teherkocsikat, akiknek a terményeit az állampárt a többieknél fontosabbnak minősítette. Rangsorok léteztek, és az áruszállításban is megjelentek a kiváltságok.[51]

A közúti szállítás struktúráinak kiépítése

A közúti szállítással foglalkozó vállalatok és fuvareszközök államosítása azt jelentette, hogy a magyar közlekedésügyben megjelentek az – eleinte rendkívül alacsony hatékonysággal működő – közúti szállító-szállítmányozó megarendszerek. 1945 előtt közúti szállítással, fuvarozással foglalkozó, országos hálózattal rendelkező vállalatok nem működtek Magyarországon. Ez alól csak a távolsági autóbusz-közlekedéssel foglalkozó MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat jelentett kivételt,[52] a többi cég helyi, kistérségi feladatokat látott el. 1949-től a települések közötti közúti személyszállítás kizárólagosan a MÁVAUT feladata lett, amit alacsony színvonalon és nagy nehézségek közepette látott el. 1946-ban 617, 1948-ban 1620, 1950-ben 1985, 1953-ban 2256 települést érintettek az autóbuszjáratok. A MÁVAUT tevékenységének középpontjában a dolgozók munkába szállítása állt, menetrend szerint csak az autóbuszok töredéke közlekedett. A munkásszállító járatokat úgynevezett fakaruszokkal (a tehergépkocsik alvázára minden kényelmet nélkülöző, zárt, rugózás nélküli kocsiszekrényt építettek) bonyolították le, nem véletlen, hogy „a rossz utak hátrányait elsősorban ipari munkásságunk érzi".[53] A MÁVAUT 1953-ban már napi 11 ezer utast kapacitás hiányában nem tudott elszállítani, ezt a gondot átszervezéssel próbálták mérsékelni.[54] 1953-ban a MÁVAUT Autóközlekedési Vállalatot tizenöt területi autó-

51 Az úgynevezett „ütköző szállítási igények" összeegyeztetésének mechanizmusa is szabályozott volt. Államigazgatási eljárásban döntötték el, hogy az adott termék szállítása igényt tarthat-e elsőbbségre a már betervezett fuvarozásokhoz képest, és ha igen, mely vállalatok mely termékeinek elszállítását, mennyivel fogják elhalasztani.

52 1935-ben 101 autóbusszal 4134 kilométeres hálózaton közlekedtek a MÁVAUT járatai.

53 Molnár János: Közúthálózatunk fejlesztése. *Közlekedéstudományi Szemle,* 10. évf. 1960. 1. 8–17.

54 A MÁVAUT-ot érintő fejlesztési elmaradásokról nem rendelkezem adatokkal. A teljes közúti gépjármű-közlekedést érintő beruházási elmaradás 1949-ben 40, 1950-ben 109, 1951-ben 189, 1952-ben

busz-vállalatra bontották, 1962-ben pedig a tröszt formában működő autóközlekedési igazgatóságok hatáskörét az újonnan létrehozott megyei autóközlekedési vállalatok vették át. A MÁVAUT kapacitáshiányának enyhítésére 1954-től a közlekedési tárca engedélyezte, hogy egyes állami és társadalmi szervek, vállalatok úgynevezett magánhasználatú autóbuszokat üzemeltessenek. 1956-ra 230 ilyen autóbusz működött az országban, döntő többségük munkásokat szállított.

A közúti áruszállítás területén is korábban ismeretlen léptékű, egyik instabilitásból a másikba zuhanó megarendszerek (szekérfuvarozás és a tehergépjármű-fuvarozás országos hálózatai) jöttek létre. Alapvetően három vállalattípus (szekér-, célfuvarozás, illetve közhasználatú tehergépjármű-fuvarozási vállalatok) működött. A szekérfuvarozási vállalatokat az államosított szekérfuvarozók járműveire és lovaira alapozták. Ezek közül a legnagyobb, a Budapesti Szekérfuvarozási Vállalat (SZEFU) önálló fuvarozást gyakorlatilag nem végzett, eszközeit bérbe adta a fővárosiak ellátásáért felelős állami vállalatoknak. Értelemszerűen a vállalatok a bérbe vett fuvarszekereket nem használták folyamatosan, a járművek állásideje napi 6-7 óra volt. Mindez azt jelentette, hogy amíg korábban egy magánfuvaros egy nap alatt különböző megbízói számára 2-3 tonna árut is elfuvarozott, addig most az állami szekerek csak napi 4-5 mázsát szállítottak. Ráadásul az államosított vállalatok folyamatosan panaszkodtak a SZEFU-ra, hangoztatva, hogy a korábban foglalkoztatott magánfuvarosok *kiszolgálták* őket, kiváltották a fuvarlevelet a vasútnál, elfogadták a cégbélyegzőt, rakodómunkásokat alkalmaztak és egyszerűbb anyagbeszerzésre is vállalkoztak.[55] A fuvarozáshoz lovas fogatot a Szekérfuvarozási Vállalattól, munkaerőt pedig a Rakodási Vállalattól kellett rendelni. Ugyanazon fuvarozási feladatot az új rendszerben tehát nagyobb bürokráciával, lassabban és drágábban lehetett elvégeztetni.

Nemcsak a SZEFU, hanem az 1949-ben megalakult Belföldi Szállítmányozási és Fuvarozási Vállalat (BELSPED) is komoly szállítmányozási és szervezési problémákkal küszködött. 1951-ben a tizenegy vidéki városban megalakult BELSPED irányítására felállították az Országos Szállítmányozási és Fuvarozási Központot. Budapesten a szállítmányozást és fuvarozást a Helyi Szállítmányozási és Fuvarozási Vállalat (költöztetés, gépszállítás), a Belföldi Állomási Szállítmányozási Vállalat (vasútiháztól házig forgalom) és a már korábban említett Szekérfuvarozási Vállalat, valamint a Rakodási Vállalat látta el. Vidéken a szállítmányozási, rakodási és fuvarozási munkák elvégzése az önálló BELSPED-vállalatok feladata volt. 1951-ben Belföldi Szállítmányozási és Fuvarozási Trösztté szervezték át az egész rendszert. A tröszt irányítása alá 32 vállalat került. Feladata a belföldi szállítmányozási és lófogatú fuvarozó vállalatok forgalmi tevékenységének irányítása volt. 1952-ben vidéken a BELSPED-vállalatok, Budapesten a Belföldi Állomási Szállítmányozási Vállalat gyűjtőforgalmat létesített a főváros és 13 vidéki város között. A gyűjtőkocsik naponta indultak a Nyugati pályaudvarról a vidéki állomásokra és vissza. A Belföldi Állomási Szállítmányozási Vállalatot alig egy év

427, 1953-ban 572, 1954-ben pedig mintegy 635 millió forintra rúgott. Vö. Frisnyák Zsuzsa: A közúti közlekedés az 1950-es években. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve 1999–2000.* Budapest, 2001. 257–282.

55 1950–1953 között magánfuvarosoknak állami vállalatok csak különösen indokolt – dokumentumokkal is alátámasztott – esetekben adtak megbízást.

múlva felszámolták. 1953-ban a Belföldi Szállítmányozási és Fuvarozási Tröszt felügyelete alá tartozó Szekérfuvarozási Vállalat, Helyi Szállítmányozási és Fuvarozási Vállalat, valamint a Rakodási Vállalat tevékenységét is beszüntették. Feladataikat a Budapesti Szállítmányozási Vállalatra bízták. A szállítmányozók alacsony színvonalú irányítással, szedett-vedett felszereléssel korlátozott szolgáltatásokat nyújtottak. A BELSPED-vállalatok 1955-ben lovaikat, kocsijaikat és más felszerelési tárgyaikat átadták a tanácsoknak, összes fuvarkapacitásuk mintegy 30%-ától megváltak.

A gépjárművekkel lebonyolított közúti áruszállítás szervezetei a szekérfuvarozáshoz, szállítmányozáshoz hasonló kaotikus állapotokat mutattak. 1945 előtt a közúti áruszállítást leginkább a 2-3 tehergépkocsival rendelkező magánvállalkozások bonyolították le. Az állam a közúti fuvarozást értelemszerűen magáncélú vállalkozásnak, az állami tulajdonú MÁV-ot pedig a közérdek által irányított kereskedelmi vállalatnak tekintette. Így a vasút érdekeinek védelme céljából a tehergépjárművekkel a telephelyüktől számított 30 km-es körzetben lehetett szabadon árut fuvarozni. A városokon belül, illetve szűkebb vonzáskörzetükben mozogtak a teherkocsik, de például Debrecenből Nyíregyházára közúton nem lehetett legálisan gépjárművel fuvarozni. A 30 km-es szállítási körzethatár a háború után változatlanul megmaradt, csupán az újjáépítés éveiben tekintettek el tőle. 1949 nyarán az Államgazdasági Bizottság javasolta a fuvarozási körzethatárok újbóli alkalmazását olyan formában, hogy a teherautó üzemben tartójának státusa határozta meg a jármű szabad mozgásának határait. A tehergépjárművek kihasználásának növelése érdekében 1950-től minden tehergépkocsit forgalomban tartó vállalat és közület a 25 km-nél hosszabb utakat bejelentette a helyi teherautó-fuvarozási vállalatnak, amely gondoskodott a visszfuvarról. A vállalatok menetirányító szolgálatai ezért három műszakban, munkaszüneti napokon is dolgoztak. A 30 km-es korlátozás egészen 1958-ig érvényben maradt, annak ellenére, hogy a minisztériumok célfuvarozási vállalatai rendszeresen megszegték azt. A szabad fuvarozás 1958 után sem valósult meg, az adminisztratív mozgáskorlátozás mértékét a gépjármű tulajdonosa (közületek, mezőgazdasági termelőszövetkezetek, földműves-szövetkezetek stb.) és a jármű fajtája (tehergépkocsik, vontatók, dömperek stb.) határozta meg.

Közhasználatú tehergépjárművekkel kizárólag az 1948-ban alapított Teherautó-fuvarozási Vállalat (TEFU) rendelkezett. A csakhamar átláthatatlanná váló, országos hálózattal rendelkező céget 1950-ben decentralizálták. Megalapították a Teherautó-fuvarozási Központot és 18 önálló vállalatot helyeztek az irányítása alá. Vidéken 13, a fővárosban öt teherautó-fuvarozási vállalat működött. A közhasználatú teherautó-fuvarozás területi struktúrája kiépítésének honvédelmi, hadászati céljai is voltak. Ahogy a szekérfuvarozást, úgy a tehergépjárművel történő közhasználatú fuvarozást is a szerződéses járművek nagy száma jellemezte. A kötbérben kiállított járművek igen gazdaságtalanul szállítottak, nagy volt az üres állásidő, a vállalatoknak ugyanis az volt az érdekük, hogy a nehezen kiharcolt kötbéres tehergépkocsikat minden áron megőrizzék maguknak. 1959-ben a szekér- és gépjármű-fuvarozással foglalkozó közhasználatú vállalatokat összevonták, az átszervezés mintegy 17 ezer embert és 38 vállalatot érintett.

A gazdasági minisztériumok legnagyobbrészt célfuvarozási vállalataikkal[56] bonyolították le szállításaikat. Egy-egy vidéki városban 4-8 célfuvarozási vállalat kirendeltsége is működött, s mindegyik kirendeltségnek volt adminisztrációja. A KPM szerette volna a célfuvarozási vállalatokat felügyelete alá vonni, de ez az ellenérdekelt többi minisztérium ellenállása miatt nem sikerült. Jelentős mértékű célfuvarozási feladatokat koordinált például a Belkereskedelmi Minisztérium, melynek tehergépkocsijai rendszeresen megsértették a 30 km-es körzethatárt.

A menetrend nélküli vasút

A Központi Szállítási Tanács munkájában összpontosuló országos szállítástervezési és koordinálási rendszer működésének napi sajátosságai megváltoztatták a vasút és a fuvaroztatók közötti kapcsolatokat. A MÁV és a szállíttatók közötti érdekellentét a vagonrakodásban éleződött ki leginkább. A konfliktusokról szóló iratok azt a benyomást keltik, hogy a két fél egymás ellen – a bürokrácia és a napi gyakorlat szintjén is – folytatott küzdelmében nem voltak igazi győztesek. A vasúti teherkocsihiány miatt a MÁV folyamatosan szigorította a vállalatok kötelezettségeit a vagonrakodásban. Egyre rövidebb ki- és berakási időket szabtak meg, sőt 1951-től erőltették az éjszakai rakodást. A vállalatok erre azzal válaszoltak, hogy a reggeli órákban azonnali kiállításra rendelték meg a vagonokat, mely igénynek a vasút természetesen nem tudott tömeges méretekben megfelelni. Máskor a vasút felszólította a vállalatokat, ha a vagonok megérkezése utáni egy órán belül nem kezdik meg a kirakást, akkor elrendelik a kényszerkirakást. A vasúti kényszerkirakó brigádok 1952. augusztus–október között 18 ezer vasúti kocsit rakodtak ki, úgy, hogy a vagon mellett a földre szórták le az árut. A vállalatok a kényszerkirakások költségtöbbletével, a felemelt kocsiálláspénzzel viszont nem törődtek, mert ezeket a többletkiadásokat nem a béralapjukból fedezték. 1952-ben a rakodási idők túllépéséért a vállalatok több mint 130 millió forintot fizettek ki, egy évvel korábban még csak 78 milliót. A 300%-ra felemelt kocsiálláspénz ellen mindössze egy vállalat tiltakozott. A kocsihiány arra kényszerítette a fuvaroztatókat, hogy a szükségesnél több vagont igényeljenek, arra számítva, így megkapják a valóban szükséges mennyiséget. A vasútnak az is gondot okozott, hogy a szállíttatók a hét napjain nem arányosan adták fel az árut fuvarozásra. Munkaszüneti napokon sokkal kevesebb árut kellett szállítani, s a megérkezett küldeményeket sem rakodták ki a kocsikból. A rakodások folyamatosságát állandóan megtörte a munkaerőhiány. A vállalatok a béralap hiánya miatt nem tudtak alkalmazni több rakodómunkást.

A kevés közúti fuvareszköz miatt gyakran előfordult, hogy a címzett vállalat hiába pakolta ki a vagont, az árut teherautó hiányában nem tudta telephelyére fuvarozni. A MÁV a vállalatoknál jelentkező torlódások ellen áruforgalmi korlátozással is védekezett. 1952. július–október között a vasúti főosztály 317 áruforgalmi korlátozást rendelt el. A szállítási kapacitások hiánya miatt 1952-re a feszültség országos méretűvé növekedett.

56 1951 végén már 25 célfuvarozási vállalat működött Magyarországon.

Munkaverseny-mozgalmak

A szocialista vasút működésének látványos és sokat propagált jellemzője volt a munkaverseny. A két legjelentősebb, legnagyobb hírnévre szert tett mozgalom a 2000 tonnás mozgalom és az ötszáz km-es mozgalom volt. A 2000 tonnás mozgalom célja: a mozdonyokkal a szabályzatban megállapított mértéknél nagyobb teher továbbítása. Az ötszáz km-es mozgalom a körfolyamatos mozdonyforduló megvalósításával az egy mozdonyra eső napi haszonkilométer-teljesítmény fokozását tűzte ki célul. Mindkét munkaverseny elnevezésében mechanikusan átvették a szovjet elnevezéseket, a 2000 tonnás vonatok nem 2000 tonnát továbbítottak, s az ötszáz km-es mozdonyoknak sem volt semmi közük a napi ötszáz km-es futásteljesítményhez. Megtévesztő a mozgalom elnevezés is – egyiket sem alulról kezdeményezték, és a bennük való részvétel sem volt önkéntes. 1949. augusztus 14-én a miskolci fűtőház mozdonyvezetője, Tóth III. János[57] (1950-ben Kossuth-díjat kapott) Miskolcról a fővárosba vitte az első 2000 tonnás vonatot.[58] Ettől kezdve győzelemittas harci jelentések készültek hónapról hónapra a vasút-politikai osztályokon, mikor mennyi túlsúlyos tehervonatot továbbítottak, s mennyit takarított meg ezzel a vasút. A 2000 tonnás mozgalom javára írt milliós megtakarítás azonban a gyakorlatban nem létezett. 1951-ben az önköltség alakulása szempontjából 313 túlsúlyos vonatot vizsgáltak meg. A vizsgálatból kitűnt, mindössze nyolc vonatból származott a MÁV-nak valódi megtakarítása. Kiderült, hogy a fűtőházak mindazon vonatokat túlsúlyosnak nyilvánították, amelyek mozdonyai valójában csak a megtett út töredékében továbbítottak túlsúlyt. Minderre azért volt szükség, mert a fűtőházak munkájának eredményességét a túlsúlyos vonatok számával mérték. A 2000 tonnás mozgalom tehát nem a vasút egészének gazdaságosságát fokozta, hanem kizárólag egyes állomások versenyeredményeit növelte. Ezt az állapotot igyekezett a „minden út jövedelmezőségéért" mozgalom megváltoztatni. A mozgalomba bekapcsolódó mozdonyszemély-

57 Tóth III. Jánost Tölgyes Lajos választotta ki az első 2000 tonnás vonat vezetésére. A vonat indulása előtt Tóth felhívta Tölgyest, hogy nem mer elindulni a kijelölt 411-es mozdonnyal, mert nem fogja bírni a terhelést. „Vitatkoztam kicsit Tóth János III-mal, majd azt mondtam, hogy az én felelősségemre induljon el. Én leszek a mozdonyvezető, te csak húzd a szabályozót. Én meg elindultam gépkocsival jó előre. Bebrits elvtárs várta Hatvanban, hogy Vámosgyörkön meg ne állítsák, mert ott van egy 5‰-es emelkedő. Ha ott elakad, akkor megbukott az egész. Mikor szabadra állították a jelzőt Vámosgyörkön, a kijárati jelzőt és az előjelzőt, akkor kihajtottam gépkocsival Hortra. Ott is szabadra állíttattam a jelzőket, hogy véletlenül se állítsák meg a vonatot. Mert ha 5-6-os emelkedőn megállítják, nem tud elindulni, vagy elszakad, vagy meg kell tolni, s akkor már botrány van. [...] Amikor a vonat áthaladt a legkellemetlenebb emelkedőn, odajártam az állomáson (!) Hatvanban és Bebrits elvtárssal együtt fogadtuk Tóth János III-at a közlekedési sajtószolgálattal együtt. Óriási sajtókampány indult meg, és a politikai főosztály népszerűsítette a 2000 tonnás mozgalmat és szentté, hőssé emelte Tóth III. Jánost, aki – az az igazság – vonakodott elhozni a vonatot." Tölgyes Lajos emlékiratai. Kézirat, 110.

58 Az első 2000 tonnás vonat indításáról még játékfilm is készült. A címe: Teljes gőzzel (1951). Rendező: Máriássy Félix. Forgatókönyv: Szinetár Miklós. A játékfilmben minden benne volt, amit csak el lehet képzelni: vasutas bürokraták, régi értelmiségi, külföldi kém, reakciós mérnök, hős mozdonyvezető, kemény kiállású vasút-politikai tisztek, elvtársias ÁVH-sok, magyar anya, árva kisfiú stb. A filmen a vasút szakvezetői felháborodtak, mert az a 2000 tonnás mozgalom megindítását a reakciós szakvezetők ellenében a vasút-politikai osztályok kezdeményezésének állították be.

zet minden egyes megtett útnál kiszámolta a valódi önköltségcsökkentést. 1951 májusára azonban összeomlott ez a kezdeményezés is, mert ijesztő önköltségi adatok derültek ki, és az adatok alapján a bérszámfejtett fizetések csökkentek.

Az MDP Központi Vezetőségének 1950. január 21-i határozata alapján, a vasút-politikai főosztály kezdeményezésére elindult az 1950-es évek legnagyobb vasúti karriert befutott munkaversenye, az ötszáz km-es mozgalom. (Vö. 4. sz. dokumentum.) Sikerének érdekében a MÁV átdolgozta a forgalmi utasítást, megszüntették például az állomásokon áthaladó vonatoknál a sebességkorlátozást, lehetővé vált a kétvágányú pályákat egyirányú közlekedésre használni stb. 1950. február 25-én Lengyel József mozdonyvezető vezette az első ötszáz km-es mozgalomban részt vevő vonatot. A sikeres, nagy propagandát[59] kapó indítást követő hatodik napon már 260 vonatot továbbítottak ötszáz km-es mozdonnyal. Mindazonáltal csakhamar kiderült, hogy az ötszáz km-es mozgalomban részt vevők fizetése csökkent (100-300 forinttal), munkaideje viszont nőtt azokéval szemben, akik távol maradtak a mozgalomtól. Az ötszáz km-es mozdonyokat nem csak az állandó személyzet működtette. A fűtőházak üzemi háromszöge egy mozdonyra három mozdonyvezetőt és hat fűtőt jelölt ki. Az ötszáz km-es mozgalom gazdaságossági kérdéseket is felvetett. Kiderült, hogy a mozdony kihasználása sokkal gazdaságosabb volt, ha a vonat várakozott 1-2 órát a mozdonyra, mint ha a mozdony várt 6-8 órát a vonatra. Az ötszáz km-es mozdonyok napi teljesítménye 1950-ben 160 km volt, ez 1952-re 108 km-es napi átlagra csökkent. Az ötszáz km-es versenyben részt nem vevő mozdonyok napi teljesítménye ugyanekkor 104 km volt. Ennek ellenére a Vasutasok Szakszervezete úgy érezte: „egyetlen mozgalom sem ütött akkora rést a magyar vasút elavult normáin, régi gondolkodását őrző bástyafalán, mint az 500 km-es mozgalom".[60] Amikor a szakszervezet 1951-ben hozzájárult, hogy az ötszáz km-es mozdonyok teljesítménye legyen valamennyi mozdonyszemélyzet normája, a mozgalomnak befellegzett: ettől kezdve semmiféle mozgatóerő nem tudta a mozdonyvezetőket jobb eredmények elérésére sarkallni. 1952 tavaszára az ötszáz km-es mozgalom teljesen kifulladt.[61]

1951. augusztus 3-án útnak indították az első kétezer tonnás, felemelt menetsebességű, ötszáz km-es irányvonatot. A kiválasztott Kádár János a debreceni fűtőház mozdonyvezetője volt. Ennek a négy vasúti sztahanovista mozgalom jellemzőit egyesítő mozgalomnak már alig volt hatása. 1952 végén a vasúti közlekedés területén 13-féle munkaverseny zajlott, a középpontban álló kétezer tonnás és ötszáz km-es mozgalmak mellett a munkások csatlakozhattak a mosástól mosásig mozgalomhoz, a linyini mozgalomhoz, a Szolovjov-mozgalomhoz, az úgynevezett egylapátos tüzelési eljárás mozgalmához, a Kuznyecov-mozgalomhoz, a Scselblikin-mozgalomhoz, a Nazarova-mozgalomhoz, a Rőder-mozgalomhoz, a Deák-mozgalomhoz, a Gazda-mozgalomhoz és a Kovaljov-eljárás

59 Aczél Tamás például egyik 1950-ben írt versében (Férfikor) is megemlíti az ötszáz km-es mozgalmat: „S nézd csak sodrát a pályán robogó / ötszázas mozdonyoknak, / hordják a nagy terv anyagát, maró / füstben készül a holnap."

60 *Jelentés az 500 km-es mozgalomról.* Év nélkül. (SZKL VSZ 1950. 483. doboz.)

61 Vö. A Vasút-politikai Osztály határozata az ötszázas mozgalom továbbfejlesztésére, 1952. május 14. *Szocialista Vasútért,* 1952. június.

mozgalmához. Az oly erősen presszionált munkaversenyek gyors lejáratódásához a manipulációkon túl az is hozzájárult, hogy a sztahanovista eredmények folyamatos normaemelések alapjául szolgáltak. Az évről évre növekvő sztahanovista elvárások Záhonyban voltak a legszigorúbbak.[62] A vasúti sztahanovista mozgalom propagandája azt hirdette, hogy a magyar mérnökök műszaki tudását, a technológiai előírások korlátozásait a népi káderek bölcsességével, ügyességével meg lehet haladni. Sztahanovista az lehetett, aki három hónapon át teljesítette a sztahanovista szintet. Az első országos sztahanovista tanácskozást 1950. február 25–26-án rendezték meg. Az értekezleten megjelent a szovjet vasutas sztahanovista, Panyin is. 1952-re a dolgozók mozgósítása már permanens: munkafelajánlásokat kellett tenni március kilencedikére (Rákosi születésnapja), majd április negyedikére; ezt követően május elseje alkalmából. Ezután következett a koreai műszak, a megyei béketalálkozók, augusztusban a vasutasnap és az alkotmány ünnepe, s mindezek után szeptemberben beindult az úgynevezett őszi forgalmi verseny.

A szocialista vasút napi működésében oly hangsúlyozottan szereplő mozgalmakat a kor politikusai az új vasút magasabb rendű munkamódszerének állították be. Úgy vélték, a szocializmust a vasúton a mozgalmak és a munkaversenyek építik. Ez a koncepció mindössze arról feledkezett meg, hogy a verseny ellentétes a vasút lényegével. A vasút mindig is emberek tízezreinek időben és térben összehangolt munkájával működött. A szocialista munkaversenyekkel azonban egy új, a vasút évszázados történetében még nem ismert jelenség keletkezett: a szolgálati ágak közötti együttműködés hiánya. A vasút ugyanis nem egymással versengő emberekre épül, hanem az együttműködésre. A munkaverseny pedig megbontotta az összehangolt munkarendet. A forgalmi és a vontatási szakszolgálat közötti érdekellentétek mind mesterségesen, a verseny által felszított ellentétek voltak. A forgalmi szolgálattevők például abban voltak érdekeltek, hogy az állomási kocsitartózkodási időt csökkentsék. Ezért a több részletben az állomásra érkező vagonokat nem gyűjtötték össze, s nem állítottak ki egy kétezer tonnás vonatot, hanem minél hamarabb továbbküldték a kocsikat. Így úgynevezett kiterheletlen, rövid tehervonatok közlekedtek a pályán. A vontatási szakszolgálat ezzel szemben abban volt érdekelt, hogy minél hosszabb és nehezebb vonatokat továbbítsanak. Az érdekellentéteket keltő normák, egymással ellentétes felajánlások (például a mozdonyvezetők felajánlották, hogy a mozdonyukat nem adják javításba, a mozdonyjavító lakatos pedig felajánlotta, hogy 5-15%-kal növeli teljesítményét) megbontották százezernyi ember munkarendjét, s akkor zilálták tovább a vasút ütemes működésének feltételeit, amikor soha nem látott mennyiségű árut kellett elszállítani. Az emberek együttműködése helyett a versengésre építő szovjet modell tehát mesterségesen akadályozta a szakszolgálatok közötti együttműködést, és hozzájárult a vasúti közlekedés 1952. évi összeomlásához.

62 1951-ben például Záhonyban csak az a darabbérben dolgozó brigád lehetett sztahanovista, amely három hónapon keresztül 170%-os teljesítményt ért el, melynek tagjai egyénenként minimum kétszáz órát teljesítménybérben dolgoztak, s hibájukból árukár nem keletkezett. Záhonyban a legjobban dolgozó vasutasokat 1952-ben úgy népszerűsítették, hogy a Népbolt papírzacskóira rágépelték adataikat. Ugyanígy szégyenítették meg a leggyengébbeket is.

A teher- és személyszállítás válsága

1953 márciusában már az MDP Központi Vezetőség ipari és közlekedési osztálya is felfigyelt a MÁV szakszolgálatai (forgalom, vontatás és kereskedelmi szolgálat) közötti együttműködés hiányára, de a probléma okát képtelenek voltak meglátni: „A mozdony- és menetirányítók sem kezelik az 500-as mozgalmat súlyponti kérdésként, nem ismerik azok teljesítményét, nem törekednek gazdaságos menetrend szerint közlekedő vonatfordulók megvalósítására. A térközőröknél az 500-as kötött fordulók kifüggesztve nincsenek, így nem is tudják, hogy melyik 500-as vonatok és azok teljesítményét segítik elő. [Sic!] Általában a forgalmi dolgozók nem ismerik az 500-as mozgalom teljesítményét, így nem is törekednek annak emeléséért. A szakvonali vezetők a hiányosságok felszámolását nem a műszaki előfeltételek biztosításában, a munkafolyamat és munkaerő helyes megszervezésében, a munkafegyelem megszilárdításában látják, hanem igyekeznek a meglévő hiányosságokért a felelősséget egymásra hárítani. Ez főleg a vontatás és forgalom vonalon nyilvánul meg élesen. Az ellenség igyekszik ezt kihasználni és a soviniszta szellemet fejleszteni, ami a termelést nagymértékben gátolja. Az együttműködés azonban a szakágakon belül nincs meg."[63]

A vasút működésében a legkritikusabb időszak az őszi csúcsforgalom volt (szeptembertől decemberig). A legsúlyosabb nehézségek a szénhiányból, az egyenlőtlen szállítási igénybevételekből, a vasúthálózat időnkénti telítettségéből, a kirakodás nehézségeiből, a gőzmozdonyok karbantartási problémáiból, a vágányzárakból és a lassújelekből származtak.

A vasúti közlekedés 1952-es összeomlása azonban nem volt totális, egyidejű és az egész országra kiterjedő. Az 1952 végén tetőződő szállítási válság a közlekedési rendszer és a magyar gazdaság példátlanul alacsony színvonalú együttműködését eredményezte. Az, hogy a vasúti közlekedés súlyos időszak elé néz, már 1952 májusában világos volt az ország gazdasági vezetői előtt. A forgalom legelőször a magyar és a szovjet vasút között bomlott meg. Októberben Záhonyban mintegy 800 megrakott kocsi vesztegelt, és többet már nem tudtak fogadni. Időközben Csapra folyamatosan érkeztek a vagonok, összesen 600 tehervagon várakozott az átkelésre és az azt követő kirakásra. E forgalmi dugón túlmenően vagonhiány is volt, és a záhonyi átrakó körzet heteken át nem kapott egyetlen üres teherkocsit sem a Szovjetunióból érkező termékek kirakodásához. Emiatt az áru átlagosan 30-35 napig állt a szovjet vagonokban, mindezért viszont a MÁV-nak valutában kellett büntetést fizetnie a szovjet félnek.

Az általános vagonhiányt a kocsik ki- és berakásának gyorsításával igyekeztek mérsékelni. 1952. szeptember és december között 13%-kal több vasúti kocsit raktak meg, mint az előző év hasonló időszakában. E négy hónap alatt az átlagos napi kocsirakodás Magyarország területén 11 241 db volt. A legerősebb hónap az október volt, amikor napi átlagban 12 420 kocsit rakodtak a vasúton. Ez idő alatt 124 ezer tehervonat közlekedett a magyar vasúthálózaton, mintegy 24 ezerrel több, mint az előző év utolsó négy hónapjában. A tehervonatok óriási száma viszont telítetté tette a vasúthálózatot. A hatalmas árumennyiség rendkívül alacsony, 13 km/óra sebességgel áramlott a vasúton. A menetsebesség kritikus szintet ért el. Előfordult, hogy Szigetszentmiklósról Budapestre (19 km) 48 óra alatt ért fel egy vagon élő állat, Pannonhalmáról Budapestre (150 km) pedig 5 nap alatt. A szállítási válságot tovább súlyosbította a szénhiány. 1952. december 13-án az Országos Tervhivatalban tartott értekezleten kiderült, csak napi 7 ezer tonna szenet tudnak adni a vasútnak, miközben a MÁV napi szénfogyasztása 8300 tonna volt. December közepén a fűtőházakban még 4,6 napos szénkészlet volt, ez a hónap végére 2,2 napra süllyedt.[64]

A napról napra súlyosbodó helyzet leküzdésében Bebrits Lajos és a vasút szakvezetése között nem volt egyetértés. Az áruszállítási problémákat látva a szakvezetés számára nyilvánvalóvá vált: nem a kocsifordulók csökkentését kell erőltetni, mert a félig megrakott teherkocsik csak tovább növelik a zsúfoltságot. Úgy látták, a kocsifordulók csökkentésével kapcsolatos rendelkezések – melyeket a miniszter és Tkacsenko szovjet tanácsadó forszírozott – a kocsihiányt nem enyhítik, viszont végletesen megbontják a menetrendet. Mindezt az 1951. őszi forgalomban szerzett tapasztalataikkal támasztották alá. Bebrits Lajos azonban úgy látta, a rendkívüli feladatokat rendkívüli intézkedésekkel és módszerekkel kell megoldani. Ezért elrendelte, hogy a menetrend szerint közlekedő személyszállító vonatok rovására előnyt kell biztosítani a tehervonatoknak. Ezt a szóbeli utasítást Bebrits nemcsak a vele vitatkozó szakvezetőknek adta ki, hanem egy országos menetirányító értekezleten is elismételte. A menetrend szerinti személyszállítás felfüggesztése azonban nem hozta meg a kívánt eredményt.

A személyszállító vonatok késleltetése több káros következménnyel járt. Paradox módon még tovább romlottak a tehervonatok közlekedésének mutatói.[65] A személyszállító vonatok napi késése szeptemberben összesen 93, októberben már 130 óra volt. A menetrend szerinti személyszállítás felfüggesztése mellett a szállítási válságot Bebrits Lajos a tehervonatok számának emelésével kívánta leküzdeni. Ez azt eredményezte, hogy egyre több tehervonat egyre kevesebb árut szállított. 1952 májusában a tehervonatok átlagos terhelése 713 tonna, októberben már csak 696 tonna. A közlekedő tehervonatok számának növekedése azonban telítette a hálózatot. A tehervonatok összetömörültek, s a hálózaton a forgalom lökésszerű hullámzásba kezdett. Az egyes állomásokon lezajlott komoly üzemzavarokat fokozta, hogy a gyenge szén miatt a gőzmozdonyok gőzfejlesztés miatt is ácsorogtak.

A menetrend teljes semmibe vétele – amire korábban Magyarországon még sohasem volt példa – általános fegyelemlazulást eredményezett: a vasúti forgalmat ütemesen és összehangoltan működtető vasutasok tízezrei számára nem volt világos, mi a dolguk. Emiatt a MÁV vezetői kézi vezérléssel igyekeztek megoldani egy-egy torlódásos góc problémáját. A MÁV területi igazgatóságai sem álltak

63 Vasút-politikai főosztály: *Jelentés az 500 km-es mozgalom állásáról.* 1953. szeptember 30. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 72. ő. e.)

64 A 19. század végén a MÁV fűtőházaiban még mintegy két hónapi szénkészletet őriztek, ennek fele volt az úgynevezett hadi szénkészlet. Az 1950-es évek szénhiányát a személyvonatok számának csökkentésével igyekeztek áthidalni. A szénhiányon túl súlyos károkat okozott a szén gyenge minősége is, ami a gőzmozdonyok kazánját idő előtt tönkretette.

65 A rendelkezés kiadása előtt, 1952 szeptemberében a tehervonatok 32,9%-ban érkeztek meg a célállomásra a menetrend szerint, októberben ez az arány már csak 30,5%.

hivatásuk magaslatán, egy korabeli jelentés szerint „igen gyakran mint kívülállók szemlélték problémáinkat, anélkül, hogy valamit is megkíséreltek volna megoldásuk érdekében. A legszélesebb körben érvényesült az objektív nehézségekre való hivatkozás és ezzel párhuzamosan a szájtátiság. A felső vezetés operatív beavatkozása, az igazgatóságok helyett végzett munkája csak fokozta ezt a lagymatagságot, passzivitást. A vezetés helytelen, erélytelen magatartása következtében felrúgták a vasúton a menetrendet, és az őszi forgalom befejező időszakára olyan tarthatatlan helyzetet teremtettek, amely nemcsak a vasúti, népgazdasági, de honvédelmi szempontból sem tűrhető meg. Egyes időszak[ok]ban a vasutak mintegy 55 000 dolgozó kocsijából 47-48 ezer volt megrakva, túlnyomó részben egy szűk területen, a budapesti igazgatóságnál összezsúfolva."[66]

A vonatkésések, a fűtetlen és kivilágítatlan vonatok miatt nagy volt a lakosság felháborodása, és a *Szabad Nép* is többször bírálta a vasutat. Csergő János behívatta Bebrits Józsefet és Csanádi Györgyöt a pártközpontba, és utasította a minisztert a menetrend szerinti közlekedés helyreállítására. November 26-án Bebrits Lajos a *MÁV Hivatalos Lap*ban visszavonta utasítását, de ezzel már elkésett. A vasutasok előtt megingott egy évszázados szabály: a menetrend vastörvény. Mindezt még az is súlyosbította, hogy a rendelkezés visszavonását követő napon Bebrits Lajos Kelenföldön két veszteglő tehervonatot látott – s azonnal úgy intézkedett, hogy előző napi rendeletét ne tartsák be. Decemberre a káosz akkora volt a vasúton, hogy már semmilyen intézkedéssel nem lehetett azt mérsékelni. 1952 decemberében 330-380 személyszállító vonat naponta 12-15 ezer percet késett, azaz átlagosan napi 40 percet. December 20-án a vasúti főosztályon készült ugyan egy tervezet a menetrendszerű közlekedés helyreállításának feladatairól, de kimondatlanul is kiderült: a represszió növelésén túl nincsenek eszközök. December 29-től például két héten át a menetirányító hivatalban állandó ügyeletet tartott a vasút-politikai osztály. A jelen lévő politikai tisztnek az volt a feladata, hogy ellenőrizze, betartják-e a menetrendet a menetirányítók.[67] Az, hogy a szállítási válság nem munkaszervezési kérdés, csakhamar kiderült: 1953 első négy hónapjában a menetrendszerűség mutatói tovább romlottak.

Ebbe a túlhajszolt helyzetbe robbant bele a magyar vasúttörténet egyik legsúlyosabb balesete.[68] 1952. december 26-án Buda-Császárfürdő állomáson egy Szentendréről érkező HÉV-szerelvény összeütközött egy zsúfolt, Esztergomba induló személyvonattal. 26 ember meghalt, 57-en megsebesültek. A téves váltóállításban hibáztatott váltókezelőt az ÁVH azonnal letartóztatta, másnap a rögtönítélő bíróság halálra ítélte és két óra múlva kivégezték. Mivel a baleset karácsony másnapján történt, amely munkanap volt az egész országban, úgy ítélték meg, hogy a három kiskorú gyermekét nevelő váltókezelő tettét a munkanap miatt érzett bosszúból követte el. A balesetről a legtöbb vasutas a *Szabad Nép*ből értesült. A heti információs jelentés összeállítója szerint a becsületes dolgozók helyeselték a bíróság ítéletét, bár „egyre többen félnek a forgalmi szolgálat ellátásától".[69] A pápai állomáson dolgozókat meglepte és feszültséget idézett elő a hír. A HÉV-vonalak dolgozói olyan nézeteket hangoztattak, hogy nem a váltókezelő, hanem a váltó volt a hibás. A Landler Járműjavítóban sokan úgy nyilatkoztak: a baleset Isten büntetése volt, mert 26-án dolgozni kellett.

A MÁV vezetői a gondok közepette magukra maradtak. A párt az objektív nehézségekre, a kapacitás- és járműhiányra stb. vonatkozó érveik jogosságát nem fogadta el. A vasút válságának 1952. végi mélypontjának egészen biztosan részesei voltak a fásult, ellenérzésüket közönnyel, passzivitással, nemtörődömséggel kifejező vasutasok is. Általánosan elterjedt, hogy a forgalmi szolgálattevők nem gondoskodtak időben szabad vágányról, a bejárati jelzőket későn oldották fel, így a vonatok lelassultak, sokszor megálltak. Az előjelzők nem megfelelő kezelése miatt a vonatok kénytelenek voltak a sebességüket csökkenteni. A forgalmi szolgálattevők gyakran megváltoztatták a bejárati vágányokat, s ezért a jelzőnél szóban kellett értesíteni a mozdonyvezetőt. A forgalmi szolgálattevők késedelmes utasításait a váltókezelők is kényelmesen hajtották végre.

A vasút szakembereinek általános véleménye szerint 1952 végén a forgalom elérte a vasút szállításképességének felső határát. A vonalhálózat telítettségére jellemző volt, hogy a budapesti igazgatóság állomási vágányain december 28-án kilométerenként 25,6 kocsi, a miskolci igazgatóság területén kilométerenként pedig 38 vagon tartózkodott. Az 1953. őszi csúcsforgalmat a vasút csak minden korábbinál szigorúbb adminisztratív intézkedésekkel tudta lebonyolítani.[70] A Központi Szállítási Tanács rendkívüli üléseket tartott, és felállítottak egy olyan, éjjel-nappal folyamatosan dolgozó vasúti csoportot, amely levezényelte a december 16–31. közötti napi nyolcezres teherkocsi ki- és berakást. 1955-ben egy, a vasúti főosztály által a vasút helyzetéről készített 31 oldalas összefoglaló kertelés nélkül kimondta: a vasút csak a dolgozók hősies önfeláldozása miatt képes működni, a MÁV a dolgozók öntudatára és hazaszeretetére támaszkodik.[71]

66 Máthé István: *Jelentés az 1952. évi őszi forgalom lebonyolításáról.* 1953. január 29. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 71. ő. e.)

67 A MÁV információs rendszerének csúcsszerveinél dolgozó menetirányítók mindig is az ÁVH érdeklődésének középpontjában álltak. Éppen ezért a menetirányítók rendkívüli stresszben dolgoztak, munkájukat szinte napra készen ellenőrizték. A területi igazgatóságok menetirányítói és az országos menetirányítók között besúgók is voltak, akik kollégáik munkáját 1956. október 23-a után sem szűntek meg figyelni. Vö. *Jelentés a menetirányító szolgálatot megvizsgáló brigád munkájáról.* 1952. március 7. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 1. ő. e.)

68 1952-ben volt egy másik, 22 halálesettel járó baleset is: június 4-én Rákos vasútállomáson két személyszállító vonat ütközött össze. Az ÁVH Vasvári Rezső és Molnár János váltóállítókat letartóztatta. Molnárt előbb halálra ítélték, majd az Elnöki Tanács kegyelemből életfogytiglanira változtatta ítéletét. 1956 nyarán büntetését nyolc évre mérsékelték. [ÁSZTL] 10–51058/52. vizsgálati dosszié.)

69 *Heti információs tájékoztató.* 1952. december 23–1953. január 2. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 71. ő. e.)

70 A KSH 1953. április 3-án készített egy jelentést Gerő Ernő számára a MÁV 1952. évi csúcsforgalmáról és az 1953-as várható fejleményekről. (MOL M–KS 276. f. 95. 71. ő. e.) Ebben leírták, hogy Budapest és Miskolc térségében az állomások teljesítőképességük maximumához érkeztek, ennek ellenére az 1953-as terv a szállítási teljesítmények 9%-os emelését írta elő.

71 Vasúti főosztály: *A vasút helyzete.* 1955. február 22. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 231. ő. e.)

„Lenin él, s nem halt meg ő sem"[72]

Az 1950-es évek hiszterizált, ellenségkereső kampányainak hatására a korszak emberi, hivatali viszonyai meglehetősen tisztán tűnnek elő, hiszen sohasem látott mennyiségben születtek dokumentumok egy-egy ágazat, vállalat munkatársainak személyi konfliktusairól és magánéletéről. Az ilyen típusú iratok folyóméterei felerősítik a benyomást: a terrorisztikus politikai gyakorlat utat engedett, sőt támogatta a negatív emberi tulajdonságok (irigység, rosszindulat) kiélését (feljelentések). Akiknek személyiségében ezek a rossz tulajdonságok az átlagosnál erősebben voltak jelen, most azt érezhették, szabad kezet kaptak, és a világot pusztító dühüket végre kiélhetik – ráadásul mindehhez erkölcsi igazolást is szereztek. A hétköznapok atrocitásaiért nem kizárólag az MDP vezetőit és országos apparátusát terhelte a felelősség, ebben aktívan részt vettek a kisemberek is. Kalauzok gorombáskodtak, határőrök félemlítették meg az utasokat, munkatársak bizalmatlanul figyelték egymást. Hosszú és kimerítő feljelentések készültek: ki mikor mit mondott, ki kinek a rokona, ki hogyan sértette meg a pártot, ki kapott levelet külföldről, ki volt a templomban. A feljelentőket egyrészt büszkeség töltötte el,[73] másrészt megsértődtek, ha nyilvánosságra került, hogy ők a feljelentők.

Ellenségkeresés, tisztogatások

A legnehezebb időszak 1950–1953 között volt: a hisztérikus ellenségkereső gyakorlat a normális munka minden apró mozzanatát átjárta.[74] Vonatagitátor-csoportokat szerveztek, népnevelők, politikai tisztek, instruktorok, üzemi bizottságok stb. lepték el a munkahelyeket. Szakszervezeti bizalmik foglalkoztak a tagdíjbélyegek eladásával, népnevelők agitáltak a termelési kampányokban, műhelybizottságok szerveződtek, és ott volt még az üzemi háromszög (igazgató, párttitkár, szakszervezeti titkár) is, amelynek ülésein leginkább azzal foglalkoztak: kiben mi lakozik valójában. A politikai tisztek éles szemmel figyelték a hangulatot, feladatuk az ellenség leleplezése, az ellenséges támadások visszaverése és az ellenség „meggyűlöltetése" volt. A dolgozók 1949–1950-ben még elhitték párt- és szakszervezeti vezetőik nyilatkozatait, amelyekben felszólították őket a

72 Kövesi Endre: Mozdonyok sípja. *Szocialista Vasútért*, 1953. március 16. Részlet a költeményből.

73 „Nehéz és szívós munkával férkőztem bizalmukba azoknak az embereknek, akikről fentebb véleményt alkottam, ugyanolyan fondorlatos politikát folytattam, mint amilyent ők végeznek, mert akiről tudják, hogy becsületesen kommunista, azzal nem közlékenyek, azzal szemben felveszik az álarcot. Ezt látják többen, nagyon sokan ott bent, de mindenki fél, mert kevés ember hajlandó az állását is kockára tenni azért, hogy az ellenséget végre egyszer leleplezze. *Benedek Ferenc a MÁV Budapesti Igazgatóság vasút-politikai osztályának.* 1951. június 29. (MOL M–KS 276 f. 95. cs. 4. ő. e.)

74 1949 után tilos volt a vasút területén fényképezni, fogalmazványokat a szemétkosárba dobni. A falakról eltávolították a vasúti térképeket, grafikonokat. Távozáskor el kellett zárni az írógépeket, a nyomtatványokat. Az őrhelyeken lévő szolgálati utasításokat zárva kellett tartani. A tervtárból, nyomtatványtárból csak írásbeli engedély alapján lehetett tervet megkapni. A gépi kapcsolású távbeszélő központok helyiségeinek ajtaját állandóan zárva kellett tartani, az ajtók külső részéről a kilincset le kellett szerelni. Vö. Magyar Államvasutak Hivatalos Lapja, 1949. 43. sz. 464–470.

nyílt, őszinte véleménynyilvánításra. Az egy-egy „elvtársi" légkörben lezajló tanácskozáson nyíltan elmondott gondolatok azonban könnyen reakciós nézetek konkrét példáivá válhattak. A vezetők ugyanis jelentéseikben – saját alkalmasságukat bizonyítandó – ezeket a bíráló vagy a rákosista politikával ellentétes nézeteket névvel ellátva, szó szerint idézték. A szerencsétlen balek könnyedén úgy járhatott, hogy karikatúrát rajzoltak róla az *Ütköző* című lapban, vagy elrettentő példaként pellengérezték ki nyilvános fórumokon. Ezt a fajta munkahelyi represssziót csak a hallgatással lehetett mérsékelni.[75] Az emberek kialakították túlélési stratégiájukat.

1953-ig minden munkaszervezési, műszaki problémát az ellenségnek tulajdonítottak. A balesetek okának a laza munkafegyelmet, a kétlakiságot, a klerikális reakciót és az ellenség aknamunkáját jelölték meg. A vasút szakvezetői és természetesen a vasutasok is tisztában voltak azzal, hogy a balesetek többsége az elmaradt műszaki fejlesztések és a leromlott eszközök miatt következett be. A vasút-politikai tisztek a balesetek szaporodásáért a munkásokat okolták, az esetek nagy részében azokat szabotázsnak állították be, és nyomást gyakoroltak a fegyelmi hatóságokra, követelve a szigorú büntetéseket.[76] Kiterjedten alkalmazták a pénzbüntetéseket is. Az 1286 főt foglalkoztató Ferencváros állomásfőnöke például 1952 januárjában 674, februárban 612 büntetést írt alá. A legnagyobb hálózatú és legforgalmasabb budapesti igazgatóság területén 1949-ben 222 ezer, 1950-ben 302 ezer, 1951-ben 280 ezer Ft büntetést fizettek a vasutasok.

A vasúton lezajlott tisztogatásokat Prieszol József miniszterhelyettes irányította, a minisztérium személyzeti főosztályvezetője (Badacsonyi György) és a vasút-politikai osztályok aktív közreműködésével. 1950–1951-ben 928 ellenségnek kikiáltott vasutast távolítottak el a MÁV-tól. Amikor Csanádi megnézette a személyzetisekkel, hogy az összes MÁV-mérnökből hányat tartanak alkalmasnak a főmérnöki állásra, kiderült, 630 mérnökből mindössze 20 ütötte meg a személyzetisek által felállított mércét. A vasúti szakértelmiségiek elbocsátása ellen két kommunista munkáskáder szakosztályvezető (Tölgyes Lajos, a gépészeti és Lindner József, a forgalmi szakosztály vezetője) küzdött a legerősebben. Tölgyes Lajos 1945-ben a kommunista párt miskolci bázisának kiépítésében jelentős szerepet játszott, öt év alatt lett mozdonyvezetőből a MÁV gépészeti szakosztályának vezetője. Jelentős befolyása volt Bebrits Lajosra, népszerű volt a vasutasok

75 Gáspár Sándor, a Vasutasok Szakszervezete vezetője, miután az egyik vasutas nagyaktíva-értekezleten durván legorombította és megfélemlítette a kritizáló hozzászólókat, a következő gyűlésen a passzivitás miatt szenvedett: „Nagyon meg vagyok lepve az egész hozzászólásokon. Azt mondják, hogy a kommunistákra az jellemző, hogy azok nem hallgatnak. Ez pedig nálunk ma nagyon hiányzik. Én kérem az elvtársakat, hogy ne vasutas kommunisták legyenek, hanem kommunista vasutasok. Mindenesetre, elvtársak, én mondom őszintén, hogy az aktíva megszűnik vagy nem, ez nem oszt és nem szoroz az elvtársaknak, mert erről egy szót sem szóltak. Eddig a nagyaktíván 10-12 hozzászóló volt, most pedig csak négy. Itt úgy látom, hogy határozatot hozott a reakció, hogy hallgassanak. Hallgatással ügyeket előre vinni nem tudunk." *Gáspár Sándor hozzászólása a Vasutasok Szakszervezete nagyaktíváján.* 1950. augusztus 9. (PIL, Vasutasok Szakszervezete, 1950. 334. doboz.)

76 „A hozott fegyelmi határozatokból, büntetésekből azt lehet megállapítani, hogy a vasúton még igen nagy mértékben az elnézés, a ne bántsuk egymást szellem uralkodik, amely nagymértékben megkönnyíti az ellenség kártevő munkáját." *Jelentés: Hogyan segíti elő a fegyelmi hatóságok munkája a munkafegyelem megszilárdítását.* 1952. február 4. (MOL M–KS 276. f. 35. cs. 1. ő. e.)

között, elismerten jó szakembernek tartották. Tölgyes Lajos Bebrits segítségével elérte, hogy a gépészeti szakosztály kiváló mérnökgarnitúrája megmaradt felelős beosztásában. A sztahanovista Lindner József pályafutása is hasonló volt. Ez a két szakosztályvezető konkrét ügyekben nyíltan szembeszállt a vasút-politikai osztályok komisszárjaival.[77]

1952-ben panaszok érkeztek az MDP-hez: a miniszter nem elég szilárd az ellenség eltávolításában. Pánti Béla, a szombathelyi igazgatóság vezetője például az MDP KV ipari és közlekedési osztályához fordult azzal, hogy nem tudja a párt politikáját végrehajtani, mert Bebrits Lajos akadályozza. Egy Rákosiról vicceket mesélő csoportvezetőt vissza kellene helyeznie állásába, de „valóságos közelharcot kell folytatni a minisztériummal a behelyezés ellen. Az utasítás még nincs végrehajtva, de a miniszter rendeletét köteles vagyok végrehajtani, de fölvetődik a kérdés, hogy kinek vagy kiknek az érdeke, hogy ilyen egyének az igazgatóságon dolgozzanak. [...] Úgy néz ki az osztályharc kérdése, ha itt valamelyik ellenséges alaknak a tyúkszemére lép az ember, a felszisszenésre azonnal reagálnak, és megjelenik a mentőangyal az olajággal, a szakvonali nélkülözhetetlenséggel. No ezeket a manővereket én nagyon jól ismerem. Én tehát ezután taposni fogom a tyúkszemeket, hogy jobban sikítsanak, és többen reagáljanak rája, hogy fönt is meglássák, kik azok, akik krokodilkönnyeket hullatnak egy-egy ellenséges elem eltávolításáért. Én úgy érzem, ma nincs idő, hogy egy-egy ellenséges elemre ilyen sok időt vesztegessünk, vagy így akarják elvonni a figyelmet az őszi forgalom problémáiról."[78] Badacsonyi György, a KPM személyzeti főosztályának vezetője 1952-ben bejelentette a pártközpontnak, hogy a miniszter akadályozza a tisztogatások véghezvitelét. Ezzel a megállapítással Gerő Ernő is egyetértett, ezért elrendelte a vizsgálatot, de „a vizsgálatnak ne legyen az a jellege, hogy valaki ellen indítanak vizsgálatot, hanem egyszerűen ellenőrizzük az adatok helyességét, sőt mindezt oly módon kell végrehajtani, hogy a Közlekedési Minisztériumban és a MÁV-nál ne is vegyék észre, hogy vizsgálatot folytatunk. Ezt az osztálynak kell elvégeznie. Az eredményt kérem Rákosi elvtárssal és velem közölni."[79] Az MDP KV ipari és közlekedési osztálya úgy látta: az ellenséges elemek eltávolítása „Bebrits és sok esetben Csanádi elvtársnál elakad. [...] A MÁV megtisztításáért Badacsonyi és Bodnár elvtársak harcolnak."[80] A vasút napi működőképességének biztosítása 1952 őszére már bűvészmutatványokat igényelt. Nyilvánvaló volt az emberek túlhajszoltsága, a járműállomány pusztulása, a pálya siralmas állapota, a lakosság félelme, a politikai szólamok és a valóság közötti különbség. A MÁV-nak már minden egyes hozzáértő ember munkájára szüksége volt, s Bebrits Lajos egyes alacsony beosztású beosztottakért is harcolt.

77 Lindner József párthűségét egy esetben emiatt a szó szoros értelmében megkérdőjelezték az MDP központjában. Egy belső jelentés szövegében a „Lindner elvtárs" kifejezéshez valaki tollal kérdőjelet rajzolt, sőt megjegyezte, az általa védett személyek közül kettőt az Államvédelmi Hatóság távolított el.

78 *Pánti Bélának, a szombathelyi igazgatóság vezetőjének levele Bangó Sándornak.* 1952. október 22. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 5. ő. e.)

79 *Gerő Ernő feljegyzése Csergő és Vályi elvtársaknak.* 1952. július 8. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 7. ő. e.)

80 Bodnár Imre a vasút-politikai főosztály vezetője. Vö. MDP KV ipari és közlekedési osztály: *Jelentés Csergő elvtársnak a Titkárság 1952. július 16-i határozatának végrehajtásáért.* 1952. november 13. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 5. ő. e.)

Ebben a küzdelemben a minisztert alulról a vasút-politikai osztályok, felülről a pártközpont nyomta és akadályozta.

Az MDP KV Titkársága 1951–1953 között több alkalommal is foglalkozott a MÁV káderhelyzetével, s elrendelték az úgynevezett ellenséges vasúti gócpontok felszámolását.[81] Ellenséges gócpontnak nevezték meg a miskolci igazgatóságot, a Vasúti Tudományos Kutatóintézetet (a vasúttól eltávolított osztályidegen elemek utolsó menedékhelyeként), a Gazdasági Vasutakat, s kinyilvánították, hogy a vasút felsőbb vezető káderei nem felelnek meg a követelményeknek.

Az MDP KV Titkárság határozata alapján a MÁV 57 vezető munkatársát vizsgálták meg azzal kapcsolatban, hogy kik ellenségei a népi demokráciának, kiket kell leváltani, elküldeni.[82] Az eredeti előterjesztéshez képest Bebrits Lajos, Prieszol, Badacsonyi, Csanádi és Bognár Imre személyes megbeszélésen módosították – az érdekeltek számára mindig kedvező irányban – a javaslatot. Az előzmények ismeretében bizonyos, hogy ez Bebrits Lajosnak köszönhető, aki Badacsonyi György és Bognár Imre ellenében megvédte az embereit az állásvesztéstől. Végeredményben az 57 vezető munkatárs közül 19-en az életrajzukban szereplő „gyanús" részek ellenére beosztásukban maradtak, 16 szakembert alacsonyabb pozícióba helyeztek, nyugdíjaztak négy főt, nyugdíj után tovább foglalkoztattak két embert, más vezető pozícióba helyeztek három főt, a leváltást négy főnél elhalasztották. A többiek (kilenc fő) ügyét tovább vizsgálták, egy személy meghalt, mások önként elmentek a MÁV-tól stb. A vezető műszaki munkatársak leváltását a vasút-politikai osztályok a sürgetés ellenére sem tudták tervszerűen végrehajtani, mert nem tudták pótolni az embereket. 1952 júliusában ezért ütemtervet készítettek a leváltásokra. Ez időre a MÁV 183 felső vezetőjének (vezérigazgató-helyettes, osztályvezetők, igazgatósági vezetők és helyetteseik, járműjavítók vezetői, a tíz legnagyobb vasútállomás főnöke stb.) 80%-a párttag volt, közülük 39-en munkáskáderek. 1952. május végéig 8852 középvezető személyi anyagát értékelték. A vasút-politikai főosztály munkatársaiból összeállított brigádok megvizsgálták a vasúti főosztály egyes ügyosztályainak munkáját is. 1951 tavaszán sor került például a MÁV szabványosításáért felelős ügyosztály átvilágítására. A brigád úgy értékelte, hogy „a szabványosítással kapcsolatos rendeletek és irányelvek mechanikusak, bürokrata ízűek, s nélkülöznek minden politikai tartalmat, mindezért a szakosztályvezető a felelős".[83]

A MÁV miskolci műhelyében az 1952. augusztus elején rendezett röpgyűlések őszinte, szókimondó hangulata miatt az illetékesek egy jobboldali szociáldemokrata klikk működését vélelmezték. Egy esztergályos például munkafelajánlás helyett a munkaruhát hiányolta: „Mi lesz a kék ruhával, ha nem lesz kék

81 1951. február 14-én az MDP KV Titkársága nem a Bebrits, hanem a pártszervek által készített beszámolót fogadta el a MÁV káderhelyzetéről. Ebben az szerepelt, hogy Bebrits és a MÁV vezetői fetisizálják a szaktudást, a vasútnak pedig úgy kell működnie, mint az ország második hadseregének. A titkárság 1951. május 9-én elfogadta „A vasút vezetésének ellenséges elemektől való megtisztítása és azok helyébe megfelelő káderek biztosítása" című előterjesztést.

82 *Kimutatás a Titkárság határozatában szereplő káderekről.* (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 7. ő. e.)

83 A szakosztályvezető kijelentette, hogy osztályán „országos jelentőségű rendeleteket kell fogalmazni, amire egy munkáskáder nem képes". *Jelentés a Vasúti Főosztály I/1. C. ügyosztály munkájának tanulmányozására a Vasút-politikai Főosztály által kiküldött brigád tapasztalatairól.* 1951. április 25. (PIL VSZ 1951. 536. doboz.)

ruha, nem lesz felajánlás." Egy alvázlakatos arról beszélt, a jó munkához idő kell, s a normarendezéssel annyira leszűkítették az időt, hogy lehetetlen százalékot elérni. Róla a vizsgálat még azt is kiderítette, „munkaidő alatt egyszer kényelmesen leült az öltözőbe reggelizni, és amikor az osztályvezetője ezt helytelenítette, dühös káromkodás közepette kijelentette, hogy még a múlt rendszerben is hagyták megenni az embernek az ennivalóját".[84] A tisztogatással összefüggő harcok Miskolcon 1952 novemberében voltak a leghevesebbek. Badacsonyi György november 22-ei keltezéssel a pártközpontba küldött jelentése[85] 75 megvizsgált személyt említett, közülük 40-et elbocsátani, 21 személyt áthelyezni kell. Két embert nyugdíjba küldenek, s 12-en a helyükön maradnak. Az elbocsátások okai a következők voltak: szociáldemokrata párttagság, kulák, volt papnövendék, „nyíltan hangoztatja, hogy akkor lesz rendes élet, ha visszajön a régi rendszer", lakása nyilas zászlóval volt díszítve, „munkahelyén nem tűri a politikát", Rákosi elvtárs szidalmazása stb. Az áthelyezési javaslatok indoklásában például „balesetek vizsgálatánál oknak a véletlent igyekszik kihozni", volt cséplőgép-tulajdonos, jugoszláv rokonsága van és hasonlók szerepeltek. Végeredményben a miskolci vasút-politikai osztálynak sikerült kiharcolni 27 ember elbocsátását és 16 áthelyezését. Diadalittas beszámolójuk szerint „megdöntöttük az ellenségnek a nélkülözhetetlen szakemberről szóló állítását, bebizonyítottuk azt, hogy nincs pótolhatatlan ember, amit alátámaszt az is, hogy a termelésben semmi zavar nem keletkezett, sőt javult a munka menete".[86]

Az Utasellátó[87] körüli botrányok több alkalommal, 1951-ben, 1952-ben és 1953-ban is napirenden voltak. 1952 elején a miniszter megvédte az Utasellátó dolgozóit, kijelentette, hogy a vállalat összehasonlíthatatlanul jobban dolgozik, mint a belkereskedelem, s ez az egykori vendéglősöknek, régi szakembereknek köszönhető.[88] 1953 tavaszán Bebrits Lajos Hajnal Balázs politikai tisztet állította a vállalat élére, azzal az utasítással, hogy csináljon rendet, de ne legyen elefánt a porcelánboltban.[89]

84 *Jelentés Prieszol miniszterhelyettes elvtárs megbízásából a miskolci műhelyben megtartott vizsgálatról.* 1952. szeptember 12. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 1. ő. e.)

85 *Badacsonyi György levele Bangó Sándornak az MDP KV ipari és kereskedelmi osztályára.* 1952. november 22. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 1. ő. e.)

86 *Szalai Pál levele Bognár elvtársnak.* 1953. február 20. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 75. ő. e.)

87 Egy jellemző részlet az Utasellátó dolgozói ellen felhozott vádak közül: „Ez év május 1-i kivonuláson éppen a vezetőség utasítására a felvonulás előtt az egyik mellékutcában lerakatták a zászlót, mert későre jár, az idő kb. 1 óra volt, a vállalatunk dolgozói hátat fordítva a Hősök tere örömmámorának hazafelé kullogtak, és ha majd nem május 1. lesz és a zászlók helyett fegyvert kellene fogni, mit fog ez a vezetőség tenni, akkor amikor pár órai álldogálás áldozatára sem képesek és arra sem, hogy a proletariátus nagy ünnepén Rákosi elvtársunknak köszönetet és üdvözletet mondjanak. A válasz nem kétséges: aki az osztályharcban nem állja meg a helyét, nem fog helyt állni a békéért vívott harcban sem." *Benedek Ferenc a Budapesti MÁV Igazgatóság politikai osztályának.* 1951. június 29. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 4. ő. e.)

88 „Ezeknek a volt vendéglősöknek az átvételénél elsősorban a szakmai hozzáértést, a hosszú évtizedes gyakorlatot néztük. [...] tisztában vagyunk azzal is, hogy az átvettek, mint volt kapitalisták, nem kommunisták, de nem is akarjuk őket azzá nevelni, csupán csak a náluk kétségtelenül meglévő szakértelmet hasznosítani." *Bebrits Lajos levele Bognár elvtárshoz.* 1952. január 12. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 4. ő. e.)

89 Az Utasellátónál 1953 tavaszán folytatott vizsgálat fényt derített Bebrits Lajos és a vállalat kapcsolatára is. Kiderült, hogy a miniszter feleségét minden reggel felhívják telefonon, mire van szüksége.

A vizsgálatokban az Államvédelmi Hatóság mint állandó – bár kétségtelenül fajsúlyos – mellékszereplő vett részt. Az ÁVH 1951 nyarán 88 operatív munkatárssal felállította a közlekedési és postaelhárító osztályt, amelynek négy alosztálya Budapesten, öt pedig vidéken végezte hálózati és operatív munkáját.[90] 1953-ra az osztály 212 ügynököt, 1087 informátort és 150 rezidenst foglalkoztatott. 6787 személyről állítottak fel nyilvántartást (pártból kizártak, szabotázs-kártevés gyanúsak, jugoszláv kapcsolatokkal rendelkezők, jobboldali szociáldemokraták, horthysták, kémgyanúsak, demokráciaellenesek, nyugatosak stb.). A nyilvántartásba vettek száma 1953 végére majdnem elérte a tízezret. Egy 1953. októberi jelentés[91] szerint az osztály ügynöki és informátori hálózatának 57%-a, 711 fő az MDP tagja volt.[92] Az ügynökök és informátorok közül 971 személy vasutas, 149 hajós, 94-en a közúti, 29-en pedig a légi közlekedésben dolgoztak. A KPM elvi főosztályain 24 munkatárs volt az ÁVH ügynöke. Mindezek ellenére a közlekedési elhárító osztály – a rendszer szempontjából – alacsony színvonalú munkát végzett: eredményeik között disszidálások megakadályozása, szabotázs gyanújáért vagy „vezető elvtárs gyalázásáért" végrehajtott őrizetbe vételek szerepeltek.[93] A vasutasok elleni hajsza központja nem az ÁVH-nál volt, hanem a vasút-politikai osztályoknál: itt formálódtak ki a koncepciók.

Az „üvébések" pere, 1953

1953. márciusban egy hosszú ideje előkészített, következményeiben messze ható koncepciós ügy rázta meg a magyar vasutas-társadalmat. Március 25-ről 26-ra virradó éjszaka az Államvédelmi Hatóság összehangolt akcióval egyszerre 239

Az igénylistával egy Konrád nevű ember (keresztneve ismeretlen – F. Zs.) összejárja az Utasellátó árudáit és a miniszterre hivatkozva beszerzi az árukat, majd felviszi Bebrits lakására. A vizsgálat kiderítette, hogy Konrád egy volt „disznókupec", politikailag teljesen megbízhatatlan, de Bebritsné csak vele hajlandó tárgyalni. A vállalatnál a vezetők azt suttogják, ha biztosítani tudják a miniszternek a jó bort, akkor semmi baj nem lesz a vállalattal. A bort rendszeresen Vészi László volt szőlőtulajdonos szerezte be Bebritsnek. Sztrog Károly: Feljegyzés Bebrits elvtárssal kapcsolatban, 1953. május 11. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 51. ő. e.) Az ügy miatt Rákosi feljegyzést küldött Bebrits Lajosnak: „Semmi szüksége sincs arra, hogy az Utasellátót és másokat bevonjon a háztartási ügyeibe. Ebből bajai származnak, az ilyen helytelen dolgokat szüntesse meg." Rákosi Mátyás Bebrits Lajoshoz írt feljegyzése 1953. május 11. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 51. ő. e.) Az Utasellátó szervezetileg a vasúti főosztályhoz tartozott, de az áruellátásról a Belkereskedelmi Minisztérium gondoskodott. Az Utasellátó működéséhez és a vasút szervezeti keretei között tartásához a vasúti főosztálynak és a KPM-nek komoly érdeke fűződött, mert az igen rossz közellátás miatt a vállalatnál a kiválasztottak sokféle élelmiszert be tudtak szerezni. Sőt készpénzfizetés nélkül is kaptak burgonyát, hüvelyeseket, rizst, lisztet, tojást, borsot a miniszteri titkárság egyes dolgozói.

90 A szervezeti felépítés követte a MÁV struktúráját. A vidéki alosztályokat a MÁV-igazgatóságok székhelyein (Budapest, Miskolc, Szombathely, Debrecen, Pécs és Szeged) állították fel.

91 *Jelentés a Belügyminisztérium közlekedési és postaelhárítási osztály hálózati és operatív munkájáról.* 1953. október 16. (MOL XIX–B–1–z 80-217/1953.)

92 1954-től az MDP-tagok beszervezéséhez elvileg a belügyminiszter helyettesének engedélye kellett. Hasonlóképpen ő engedélyezte minisztériumi főtisztviselők, főmérnökök, nagyobb vasútállomások főnökeinek beszervezését is.

93 Érdekes módon az ÁVH – munkaerőhiány miatt – 1953-ig nem foglalkozott a GYSEV alkalmazásában álló és rendszeresen osztrák területre is kijáró vasutasokkal, nem volt besúgója a Nemzetközi Hálókocsi Társaságnál és a Keleti pályaudvaron sem.

embert[94] hurcolt el az otthonából azzal a váddal, hogy 1945 előtt a MÁV katonai szállítással foglalkozó részlegeiben[95] kémelhárító tevékenységet fejtettek ki. Az ügy sorsát döntő mértékben befolyásolta két, attól teljesen független esemény. A tömeges őrizetbe vétel elrendelésében az 1952. évi végi szállítási válság, szabadon engedésükben pedig a Sztálin halálát követő belpolitikai irányváltás játszott főszerepet. Az akció célja a vasutasság megfélemlítése és elrettentése volt. Mivel egy-egy vasutas őrizetbe vételétől nem volt várható általános elrettentés – hiszen az ilyen esetek szinte mindennaposnak számítottak, de csak az elhurcolt közvetlen környezete szerzett tudomást róluk –, egy 1949-ben kezdődött ügyet vettek elő az illetékesek. Ez az ügy volt a vasúti kémelhárítók ügye, vagy ahogy a korban nevezték, az „üvébés ügy". Az üvébés ügy célját az is nyilvánvalóvá teszi, hogy az őrizetbe vettek kivétel nélkül a MÁV-nál még mindig aktívan dolgozó személyek voltak, a már nyugdíjba vonult érintettekkel az ÁVH nem törődött.

Az ügy elindításában Bebrits Lajos közlekedési miniszternek volt kulcsszerepe. Bebrits Lajos 1949-ben négyoldalas levelet írt Péter Gábornak a MÁV 1945 előtt működő katonai osztályainak munkájáról. A miniszter ötven vasúti tisztviselőt nevezett meg mint a rendszer vélhető ellenségét. Négy év múlva közülük 23 főt vett őrizetbe az ÁVH.[96] A bejelentés után az üvébés ügy lassan dagadni kezdett. Az ÁVH nem elégedett meg a Bebrits által szolgáltatott névsorral, ha-

94 Az üvébés üggyel foglalkozó államvédelmis akták teli vannak egymásnak ellentmondó adatokkal (az internáltak, illetve büntetőeljárás alá vont személyek számáról stb.), talán az egyetlen tény, melynek nem létezik „cáfolata", a március 25–26-a éjjelén őrizetbe vettek végleges létszámára (237 fő) vonatkozik. Valamennyi megismert iratban 241 személy őrizetbe vételét rendelték el, az őrizetbe vételt azonban 239 esetben hajtották végre, ugyanis ketten betegek voltak. Két személyt pedig az őrizetbe vételt követő órákban – valószínűleg március 26-án reggel – szabadon engedtek. Nincs írásos nyoma annak, ki volt az a két ember, aki elvitele után ilyen rövid idővel el tudta érni szabadon bocsátását. Az 1953-as tömeges őrizetbe vételre még emlékező, azt átélő vasutasok például egyhangúan azt állították, a MÁV akkori vezérigazgatójának, később közlekedési miniszternek, Csanádi Györgynek a feleségét is elvitték, de Csanádi kapcsolatai révén el tudta érni, hogy az asszonyt egy nap múlva szabadon engedjék. 13 személyt például – mint ahogy az később bebizonyosodott – névcsere miatt internáltak.

95 1945 előtt a katonai szállítások szervezésével, irányításával és végrehajtásával a MÁV szervezetén belül az úgynevezett F/B (Forgalmi bizalmas) osztály foglalkozott. A második világháború alatt az F/B részleg mellé az üzletvezetőségekben is felállítottak egy-egy szervezeti egységet a mozgósítási feladatok ellátására. Ezeket ÜV/B-nek, azaz Üzletvezetőségi bizalmasnak nevezték. Mindemellett létrehozták a Központi Szállításvezetőséget (KSZV) is. Mindhárom bizalmas szervezet feladata – az ÁVH 1953-ban lezajlott vizsgálata szerint – a kémelhárítás, a külföldi hírszerzés, a szabotázs és diverzió megakadályozása, valamint a mozgósítási ügyek intézése volt. A fontosabb vasúti csomópontokban szolgálati helyeken dolgozó vasúti tisztviselők közül egy-egy vasutast (igen gyakran az állomásfőnököt) azzal a feladattal bízták meg, figyelje a rendkívüli eseményeket a vasút területén, és mindazon eseményekről, gyanús személyekről tegyen jelentést, melyek a vasúti szállítást veszélyeztethetik. Ezek az emberek voltak a kémelhárító tisztek (úgynevezett k. tisztek). A kémelhárítókból és a nekik jelentést adó vasutasokból (ők az úgynevezett B egyének) álló hálózat feladata a szabotázsakciók megakadályozása és a kémelhárítás volt. A MÁV-nál az összes k. ügy az F/B osztályon futott össze. Ez az osztály értelemszerűen együttműködött a Vezérkari Főnökség illetékeseivel is.

96 Az ÁVH szelektíven kezelte az őrizetbe vétel kérdését és megvizsgálta, kinek milyen szerepkörben veszi jobban „hasznát" a továbbiakban. Négy személy őrizetbe vételétől például operatív célból tekintettek el, ők változatlanul szolgálati helyükön maradhattak. Kőhalmi Ferencet – akire Bebrits hangsúlyozottan felhívta Péter Gábor figyelmét, mint a legeszesebb és legaktívabb kémelhárító tisztre – már 1951 februárjában letartóztatták üvébés múltja miatt. (ÁSZT 10–50540/51. d.)

nem önállóan – a pártszervezetek háta mögé bújva – kezdett vizsgálódni. Elsőként a *MÁV Hivatalos Lapja* alapján összeállították a nemzetvédelmi kereszttel kitüntetettek listáját. Az információgyűjtés másik formája (1951-től) a vasutasok kikérdezése volt. Ily módon az ÁVH 1952-re a MÁV-nál kémelhárítói feladatokkal megbízott személyek közül mintegy 480 vasutas adatait derítette fel. Ezzel párhuzamosan – nem lehet tudni, velük mennyire összehangoltan – a közlekedési tárca személyzeti főosztálya is foglalkozott az adatgyűjtéssel. Eddig nem kerültek elő írásos bizonyítékok Jancsik Ferencnek, a közlekedési minisztérium katonai főosztálya vezetőjének az ügyben játszott szerepéről, de az 1953-ban internáltak között általános volt az a vélekedés, hogy meghurcolásukban az ő keze is benne volt.

Bebrits Lajos sokáig ellenezte az üvébések tömeges őrizetbe vételét. Az események 1953. február 25-én vettek döntő fordulatot. Ezen a napon az MDP vezetői a kommunista éberség elmulasztásáért szigorú megrovásban részesítették Bebrits Lajost, és elrendelték a vasútnál még szolgálatot teljesítő üvébések internálását.[97] Ezt a párthatározatot még az ÁVH illetékes osztálya sem ismerte, így fordulhatott elő, hogy február végén még csak 75 személy internálására és kilenc személy őrizetbe vételére tettek javaslatot. Ez arra is utal, hogy a március 25–26-i éjszakai események, a tömeges internálás nem az Államvédelmi Hatóság által elvégzett nyomozásból logikusan következő lépés volt – hiszen maga az ÁVH csak 84 ember ellen kívánt így vagy úgy eljárni –, hanem a terrorisztikus politizálás következménye. A fővárosban őrizetbe vett vasutasokat először az Országos Rendőrhatósági Intézetbe (Mosonyi utca) kísérték, ott közölték velük az internálási határozatot. Innét 20-30 fős csoportokban szállították el a férfiakat Recskre, a nőket pedig Kistarcsára. A vidéken lakó őrizetbe vett vasutasokkal hasonlóan jártak el.

A vasúti dolgozók összehangolt őrizetbe vételének híre a legkisebb szolgálati helyre is eljutott. Az okokról a legvadabb, legképtelenebb találgatások keltek szárnyra. Az őrizetbe vettek számát senki sem tudta, az emberek elhurcolt ismerőseik adataiból próbálták kiszámolni, hányan kerülhettek az ÁVH kezei közé. Besúgói jelentésekből ismerjük, hogy a MÁV Vezérigazgatóságán ötszáz főre, a területi igazgatóságokon pedig mintegy négyszázra becsülték ezt a számot.

A vasút kémelhárító szolgálatainál dolgozó vasutasok ügyét a rágalmak, a vélelmezett dolgok tényként beállítása, a zavaros vádaskodások és összességében rendkívül alacsony színvonalú felderítő munka jellemezte. Az ügy legfontosabb jellemzője a konkrét cselekmények hiánya volt. Nem voltak sem konkrét vádpontok az érintettek ellen, sem konkrét múltbéli cselekedetek. Az ÁVH már azt a bűnösség bizonyításának tekintette, hogy az illető vasutas a MÁV Forgalmi bizalmas vagy Üzletvezetőségi bizalmas csoportjaiban dolgozott 1945 előtt. Nem tudjuk pontosan, hány embert ítéltek el emiatt a magyar bíróságok. Egy 1953. augusztusi irat szerint 50 személyt kívántak átadni az államügyészségnek büntetőeljárás megindítása céljából, egy 1966-os belügyminisztériumi dokumentum vi-

97 Az üvébés ügy további részleteiről és lefolyásáról l. Frisnyák Zsuzsa: Az ÁVH és a vasúti kémelhárítók, 1953. In: *Vasúthistória Évkönyv 2001.* Budapest, 2003. 253–269.

szont azt állította, hogy 161 egykori üvébés közül 66 állt eljárás alatt. Az ismert bírósági ítéletek szerint az elítélteket úgynevezett népellenes bűntettben találták vétkesnek, s amint a Legfelsőbb Bíróság ítélete rámutatott, az a körülmény, hogy a vádlottak terhelő adatokat nem közöltek, semleges jelentéseket adtak, nem zárja ki a bűnösségük megállapítását.[98]

A büntetőeljárás alá nem vont internáltakat 1953 nyarától fokozatosan szabadon bocsátották, mivel a Nagy Imre-kormány első intézkedései között felszámolta az internálótáborokat. A nagy többség tehát a politikai változás miatt – nem pedig büntetlenségük okán – úszta meg bírósági tárgyalás nélkül az esetet. A meghurcoltak optimistább része szenvedélyesen kereste az igazát, rehabilitálást kérő panaszos leveleket írtak, irodákban előszobáztak, és nem engedték, hogy feledésbe merüljön az ügyük. Eleinte a MÁV megtagadta az internáltak visszavételét, 1955 nyarán azonban Bebrits egy, az internáltak ügyével foglalkozó vasúti bizottság javaslatára elrendelte 93 fő visszavételét. Az 1956-os forradalom kitörése után pedig a MÁV-dolgozók 1953-as meghurcoltatásának, kálváriájának ügye, a dolgozók rehabilitálása követelésként került napirendre.

A munkahelyi represszió mértéke az 1953-as csúcspontot követően fokozatosan csökkent, mindazonáltal az 1960-as évek közepéig nyomon követhető. Az 1956-os forradalom[99] után a MÁV területéről mintegy négyszáz embert elbocsátottak, és több százat alacsonyabb beosztásba helyeztek. A vasúti főosztály 480 dolgozója közül 60-nak kellett elmennie. A főosztályról hét embert őrizetbe vettek és elítéltek.[100]

98 Az üvébések sohasem estek egységes elbírálás alá. Voltak, akiket életük végéig figyeltek, de voltak olyanok is, akiknek múltját a rendszer „elfelejtette".

99 Vö. Frisnyák Zsuzsa: A MÁV Vezérigazgatósága az 1956-os forradalomban. In: *Vasúthistória évkönyv 1999.* Budapest, 2001. 332–355.

100 Nevük: Kamuti Jenő, Godó József, dr. Nedeczky Iván, dr. Szávai Tibor, dr. Lányi Géza, Szabó Ferenc és Pelcz József.

A szovjet modell kiigazítása és bomlása

A közlekedéspolitika általános jellemzői

Fordulópont volt-e a közlekedés történetében 1956? Számos kérdésben nem, jó néhányban pedig igen. Azok a válságjelenségek, amelyeket a korábbiakban tárgyaltunk, a Kádár-korszakban is fellelhetők, de soha nem váltak olyan szélsőségessé és végletesen kiélezetté, mint a korábbi időszakban. Mindazonáltal a terrorisztikus politikai gyakorlat elmúlta nem azt jelenti, hogy megváltoztak volna a közlekedésügy alapvető jellemzői. Továbbra is működött a Központi Szállítási Tanács, periodikusan visszatérő szállítási válságok rázták meg a vasutat, és a politikai represszió intézményei sem tétlenkedtek.[101] A Központi Szállítási Tanácsban megtestesülő koordináció jellege azonban átalakult. A korábbiaknál nagyobb jelentőségre tettek szert a megyei szállítási tervek felett őrködő megyei bizottságok, amelyek feladata a közúti árufuvarozási igények összehangolása volt. A területi szállítási koordináció aktuális kérdéseiről rendszeresen értekezleteket rendeztek. 1968 után pedig megszűnt a szállításiterv-bejelentés.

Az 1956 utáni évtized propagandájában még jelen voltak az olyan ideológiai lózungok, mint hogy a közlekedésügy kérdéseit a szocialista Magyarországon a tőkés országoknál mennyivel különb módon („komplexen") közelítik meg, de már senki sem akart szovjet munkaszervezési mintákat meghonosítani Magyarországon. Az 1960-as években az alapelvek helyességébe – és azok tökéletesíthetőségébe – vetett hitet lehet érezni még a kormányülések légkörében is. A nyilvánosság fórumain arról beszéltek, hogy a közlekedéspolitika területén a szocialista országok jobb helyzetben vannak, mint a kapitalisták, mert szélesebb az állam eszköztára, s mert ezen országok képesek erőik nagyarányú koncentrációjára. Idővel az önbizalomtól duzzadó kijelentések eltűntek, az 1970-es évek közepétől pedig megfordult a kocka. Magyarország – kimondatlanul ugyan, de – olyan közlekedési struktúrákat szeretett volna, mint amilyenek Nyugat-Európát jellemezték. 1974-ben Nagy-Britanniával, 1978-ban pedig az USA-val kötött a közlekedési tárcamegállapodást kutatási dokumentáció cseréjéről (a számítástechnika alkalmazása az utak és hidak tervezésében, a vasúti pályastabilitási kutatásokban stb.). A szocialista országok közötti közlekedési-műszaki együttműködést egyre nehezebb volt tartalommal megtölteni. Az 1980-as években számos kutatást[102] foglalkoztatott a kér-

101 Az 1956 utáni represszió egyik célcsoportját a gépjárművezetők alkották. 1957-ben az államapparátus racionalizálásának címén a gépjármű-közlekedés területéről az alkalmazottak 18 százalékát, mintegy 1567 személyt elbocsátottak. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium fennhatósága alá tartozó vállalatoknál, intézményeknél foglalkoztatott gépkocsivezetők közül az 1956-os forradalom alatt tanúsított magatartásuk miatt 1759 fő esetében tettek javaslatot a gépjárművezetői engedély visszavonására.

102 Klézl Róbert: A közlekedés fejlettségéről. *Közgazdasági Szemle*, 1984.; Csejteiné Oláh Ildikó: *A vasúti és közúti közlekedés nemzetközi összehasonlítása.* Kandidátusi értekezés, 1986.; Tóth László: *Közlekedésünk európai mértékkel.* Budapest, 1988.

dés: nemzetközi mércével milyen a magyar közlekedési infrastruktúra színvonala, mi Magyarország pozíciója a nemzetközi erőtérben? Klézl Róbert kutatásai szerint Magyarország közlekedésfejlettségi színvonala 1980-ban a környező szocialista országok átlagánál magasabb volt. Ezt az eredményt a tárca vezetőinek napi tapasztalatai is alátámasztották: Magyarország korszerűbb, igényesebben kivitelezett hálózatokkal rendelkezik. Néhány év múlva, az 1980-as évek második felében Tóth László arra az eredményre jutott, hogy a magyarországi közlekedés egésze a dél-európai országok átlagértékeihez képest fejlettebb, de érzékelhetően alacsonyabb színvonalú a nyugat-európai országok átlagánál.

Gazdasági kérdések

A népgazdaság beruházási kereteiért folytatott küzdelemben azonban a KPM érdekérvényesítő képessége változatlanul gyenge volt. A közlekedési beruházások növekedésére csak akkor került sor, amikor a szállítási feszültségek olyannyira kiéleződtek, hogy a párt legfelsőbb vezetése is kénytelen volt foglalkozni a problémával. Az MSZMP vezető testületei időről időre deklarálták, hogy a közlekedés fejlesztésének lépest kell tartani a népgazdaság általános fejlesztésével. Ennek ellenére a közlekedés elhanyagolásának mechanizmusai változatlanul érvényesültek, illetve a periodikusan visszatérő szállítási válságokban komolyabb szerepe volt a szállítások túlfűtöttségének (a népgazdaság rendszerspecifikus jellemzőjének), mint a kapacitások elmaradottságának.[103] Ez utóbbit a közlekedésügy vezetői a beruházási keretekért folytatott küzdelmeikben értelemszerűen nem hangoztatták. 1977-ben az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályán megállapították: a termelés további növelésének előfeltétele, hogy erőforrásokat koncentráljanak a közlekedésre. Az idő múlásával egyre több, immár nyilvános fórumon is elhangzott, hogy az infrastruktúra egyes elemeinek (szállítás, raktározás, hírközlés stb.) elmaradottsága mérhetően rontja a termelés hatékonyságát.[104] Ahogyan az 1950-es években a „menetrend – vastörvény" szlogent találták ki, és mantraszerűen ismételgették (miközben persze a menetrend egyáltalán nem volt vastörvény), most folyvást a „tervszerű, arányos fejlesztés törvényét" emlegették. Mindez azt jelentette, hogy a közlekedési beruházásoknak meg kellett (volna) előzniük a többi gazdasági ágazat fejlesztését. 1950–1967 között a közlekedési ágazatokból (1968-as áron) több mint százmilliárd forintnyi beruházás maradt el, ami megközelítette az 1960-as évek kétévi átlagos összes népgazdasági beruházásainak értékét, 1968–1980 között pedig az elmulasztott közlekedésfejlesztési beruházások értéke további 230 milliárd forinttal növekedett.[105] 1960–1985 között a

103 Major Iván: *Közlekedés a tervgazdaságban.* 1–2. kötet. Kandidátusi értekezés. Budapest, 1981. (lelőhely: KTI Rt. könyvtára), valamint uő: *Szállítási feszültségek Magyarországon a vasúti közlekedés példája alapján.* Budapest, 1981 és *Közlekedés és gazdaság.* Budapest, 1984.

104 1980-ban például a Konjunktúra és Piackutató Intézet vitát rendezett a fejlett tőkés országok beruházáspolitikájáról, amelynek végkicsengése: a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére hosszú lejáratú nemzetközi hiteleket kellene felvenni, mert ez az a terület, ahol a megtérülés legkevésbé függ a piaci ingadozásoktól, illetve itt lehet elérni a legnagyobb hatékonyságjavulást.

105 1976. január 23-án a KPM-ben megrendezett aktívaértekezleten Rödönyi Károly arról beszélt, hogy a közlekedési beruházások átlagosan 5-6 évet vesznek igénybe, „de nemegyszer a tíz évet is

közlekedés részesedése a népgazdaság lekötött állóeszközeiből 20,4%-ról 17,6%-ra csökkent.

A közlekedésfejlesztési beruházások alacsony mértékén túl a közlekedési ágazatot a sokáig kizárólag politikai, nem pedig gazdasági kérdésként tekintett szállítási tarifák problémája is sújtotta. Még 1951-ben az MDP Államgazdasági Bizottsága úgy ítélte meg, a MÁV árudíjszabása kapitalista elvekre épül, mert a szállítási költségektől függetlenül a drágább áruknak magasabb, az olcsóbbaknak alacsonyabb a szállítási tarifája. Ezért olyan tarifarendszerre kell áttérni, „amely egyrészt a szállítás önköltségén épül fel, másrészt alkalmas arra, hogy a szocialista építés döntő feladatainak teljesítését előmozdítsa".[106] Mindez azt eredményezte, hogy Magyarországon nem volt gazdaságilag meghatározott összefüggés a fuvardíjak és a szállítási költségek között.

A távolsági személyszállítás tarifái 1952–1982 között lényegében alig változtak. Egy másodosztályú, 100 kilométeres utazásra jogosító vasúti menetjegy 1950-ben 20,70, 1960-ban 25,40, 1970-ben 25,40, 1980-ban pedig 39 forint volt. Tíz kilométerre utazni 1950-ben 1,80-ba, 1980-ban pedig alig 2,2 forintba került.[107] 1970-ben a költségvetés kiadásainak 2,5%-át, 1975-ben 2,44%-át, 1980-ban pedig 3,43%-át fordították a személyszállítás fogyasztói árkiegészítésére. Ennek részesedése a költségvetés kiadásaiból 1975-ig alig változott, 1976–1981 között növekedett, majd csökkent. Csak 1982. szeptember 1-jétől vezettek be egy drasztikus, mintegy 100%-os áremelkedést a vasúti és közúti távolsági személyszállítási díjakban. Mindennek ellenére 1983-ra a helyi és távolsági személyszállítás támogatása meghaladta a 14 milliárd forintot. A legjobban támogatott szolgáltatás a fővárosi tömegközlekedés volt. Az 1960-as évek közepén például a mintegy 1,5 milliárd forint költséggel üzemeltetett fővárosi tömegközlekedés jegybevételei alig 900 millió forintot értek el, a hiányzó, 600 millió forintot a költségvetésnek kellett biztosítania. 1970-ben az állami költségvetés kiadásainak 0,77, 1975-ben 1,02, 1980-ban pedig 1,24%-a a fővárosi tömegközlekedés fogyasztói árkiegészítésére ment el. 1982-ben a fővárosban a lakosság egyforintnyi tömegközlekedési kiadásához már 4,75 forintot adott hozzá a költségvetés.[108] Hasonló volt a helyzet az áruszállításban is, azzal a különbséggel, hogy amíg a személyszállítási díjak kötöttek, addig az áruszállítási tarifák maximáltak voltak. Csak a rakodás és egyéb szolgáltatások esetében léteztek szabad árak. A termelőegységek szállítási igényeinek semmi sem szabott gátat, a szolgáltatások tényleges költségeit nem az

meghaladják, a befejezetlen állomány öt év alatt – elsődlegesen az elhúzódó vasúti és postai fejlesztések következtében – 2,5 milliárd forinttal növekedett, a fejlesztési előirányzatok túllépése pedig csaknem általánossá vált". (MOL M–KS 288. f. 42. cs. 11. ő. e.)

106 Friss István: *Előterjesztés az MDP Titkárság részére az új vasúti tarifarendszer elveiről.* 1951. május 12. (MOL M–KS 276. f. 54. cs. 144. ő. e.)

107 1980-ban sor került kisebb, elsősorban a jegyrendszer egyszerűsítését célzó korrekcióra. A vasúti kilométer-övezetek számát csökkentették, a távolsági autóbusz-közlekedésben pedig kilométer-övezeti díjszabási rendszert vezettek be. A lakosságot érintő éves többletkiadás mintegy hatmillió forint volt – a vasúti és távolsági autóbusz-közlekedés évi 5,6 milliárd forintos jegyárbevétele mellett.

108 Benkő János–Gáspár József: A fővárosi tömegközlekedés támogatásáról és annak kihatásairól. *Városi Közlekedés,* 1985. 1. 14.

igénybevevők fizették meg. A termelési költségekben a mesterségesen alacsonyan tartott szállítási tarifák elenyésző részt képviseltek. Az eltorzult szállítási tarifák miatt a népgazdasági statisztikákban tehát nem tükröződtek az ország tényleges közlekedési költségei. Az 1980-as évek gazdasági válságkörnyezetében még jobban kiéleződött az ellentmondás: a bekerülési árak döntő többségükben versenyárak voltak, az úgynevezett kibocsátási árak pedig túlnyomórészt hatóságiak. A tarifák alacsony mértéke miatt a közlekedési szolgáltatások alulértékeltek voltak.

Irányítási rendszer

Mi jellemezte a közlekedésügy irányítási rendszereit a Kádár-korszakban? Mivel a közlekedéspolitika az MSZMP gazdaságpolitikájának sem volt különösebben fontos része, és az idők múlásával az ideológiai megfontolások is egyre jobban háttérbe szorultak, az MSZMP legfontosabb vezető testületei alig néhányszor foglalkoztak közlekedési kérdésekkel. A Politikai Bizottság 1957–1989 között közlekedéspolitikai kérdésekkel hétszer, a közületi személyautók és a pártapparátus személygépkocsi-használatának ügyeivel viszont tizenötször foglalkozott. Ez utóbbi az MSZMP KB Titkárságának figyelmét is jó néhányszor felkeltette. Az MSZMP Államgazdasági, illetve Gazdaságpolitikai Bizottságának napirendjén már inkább szerepeltek a közlekedésügy kérdései (Záhony, közútijármű-program, tarifaügyek stb.). Az itt, illetve az 1970-es évek végétől a kormánybizottságokban (Állami Tervbizottság, Gazdaságpolitikai Bizottság, Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága) elfogadott határozatokat fordította át az állami adminisztráció konkrét cselekedetekké. Mindez kezdetben a szigorú pártfegyelem keretei között, később pedig már egyre felületesebben valósult meg: a rendszer korrodálódása még a párt legfelsőbb testületeinek működésében is tetten érhető. Határozatokat hoztak, határidőket szabtak meg, beruházási döntésekre bólintottak rá, de a határidők módosítása, a beruházási döntések elhalasztása stb. gyakran nem található meg: az iratokból inkább a döntéshozatal, mintsem a döntésvisszavonás mechanizmusait lehet nyomon követni. Értelemszerűen nem derül fény az informális alkukra, háttéregyeztetésekre sem. Természetesen sokkal több közlekedéspolitikai kérdés volt, mint amennyi megjárta az MSZMP központi apparátusát. A KB közlekedésügyekkel foglalkozó osztályának jelentősége is egyre jobban csökkent.[109]

A Kádár-korszak állami struktúrájában a közlekedés ügyét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium képviselte. 1959-ben kidolgozták a KPM szervezeti felépítésének új elveit, amely szerint a minisztériumban operatív, műszaki-fejlesztési, közgazdasági, építési és igazgatási főágazatokat hoznak létre.[110] A közlekedéspolitikai ügyek a műszaki-fejlesztési főágazathoz kerültek, később önálló közlekedéspolitikai főosztályt állítottak fel. A KPM szervezeti struktúrája a korábbi hektikus és szinte követhetetlen átszervezések után szilárdabbá vált, az egész kormányzati struktúrát is érintő átszervezésre csak 1983-ban került sor. Ekkor szakítottak teljesen az irányítási és végrehajtási funkciók összemosását eredményező 1949-es szovjet szervezeti modellel, és szétválasztották a hatósági és vállalati (gazdálkodási) ügyeket.[111] A korszakban a minisztérium valamivel több mint négyszáz dolgozóval működött, közülük mintegy 260-280-an (1976-ban 58%-uk párttag, 73%-uk rendelkezett felsőfokú végzettséggel) töltöttek be érdemi ügyintézői munkakört. A KPM-hez tartozó alágazatoknál, trösztöknél, vállalatoknál (összlétszám 1976-ban 350 ezer fő) több mint 800 személy töltött be fontosabb vezetői beosztást. A minisztérium irányítási mechanizmusának működése az 1960-as évek második felétől érzékelhetően professzionizálódott, az akták a napi gyakorlat során kialakult ügymenetben mozogtak. Azonos típusú ügyeket azonos államigazgatási eljárásokkal vezényeltek le. Az állam belső működésében megszilárdultak a horizontális egyeztetések mechanizmusai, sőt a KPM és a területi igazgatási egységek, érdekcsoportok között bizonyos vertikális alkufolyamatok is megfigyelhetők. A KPM szervezte meg az úgynevezett társadalmi vitákat is, szakmai testületek, tanácsi szervek írásos véleményét kérték ki egyes általános alapelveket tartalmazó dokumentumokról.

Összefoglalóan: a Kádár-rendszerben az 1950-es évek bürokratikus koordinációs mechanizmusai egyre finomabban hangoltak, az átszervezések hol a funkcionális, hol pedig a területi elvet helyezték az előtérbe. A vállalatok, trösztök, vezérigazgatóságok stb. vezetői engedelmeskedtek állami feljebbvalóiknak, de az illetékes pártbizottságnak is. A munkahelyi pártalapszervezetek, illetve pártbizottságok is beleszóltak az irányításba. Számos, mai szemmel fontosnak tűnő kérdés szinte nyom nélkül tűnik el az államigazgatás különféle csatornáiban. Különösen szembetűnő ez az autópályák, a Budapest–Bécs közötti folyosó infrastrukturális beruházásairól szóló elképzelések esetében. A helyi, területi érdekcsoportok közlekedési infrastruktúrájukat érintő kérésekkel fordultak a párt és az állam felé. Érdekérvényesítő képességük attól függött, sikerült-e valamelyik országos pártpolitikust a maguk oldalára állítaniuk. Az alkuszituációkat 1968-tól éves megyei értekezletekkel intézményesítették.[112]

Miniszterek

1957–1990 között hat közlekedési miniszter (Kossa István 1957–1963, Csanádi György 1963–1974, Rödönyi Károly 1974–1976, Pullai Árpád 1976–1984, Urbán Lajos 1984–1988 és Derzsi András 1988–1990) irányította a tárcát. Közülük ketten, Kossa és Pullai az MSZMP káderei, Csanádi, Rödönyi és Urbán pedig olyan köz-

109 1963-ig ipari és közlekedési osztály, 1963–1966 között építési és közlekedési osztály, 1975–1980 között ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztály.

110 Vö. *A KPM szervezeti felépítésének új irányelvei.* 1959. április 11. (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 4. ő. e.) Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció főosztályi szinten érintette a KPM működését. Vö. 38/1968. sz. a KPM szervezetéről és feladatairól, valamint a minisztériumban és a felügyelete alá tartozó területen végrehajtott átszervezésekről szóló utasítás. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1968. 17.

111 A közlekedés és hírközlés irányítási és szervezeti rendszerének korszerűsítésével kapcsolatos kérdésekről: vö. MOL XIX–H–1–pp 15. 357. doboz.

112 A megyei értekezleteket mindig a miniszter vagy valamelyik miniszterhelyettes részvételével tartották. Az értekezletre nem utaztak felkészületlenül: az apparátus az érintett megyék területi kérdéseiről emlékeztetőket állított össze.

lekedési szakemberek voltak, akik szakmai pályafutásuk túlnyomó részében a vasút kérdéseivel foglalkoztak. A szakértő közlekedési miniszterek közül egyedül Derzsi András nem futott be MÁV-os karriert. Természetesen nem a mindenkori közlekedési miniszter „formálta" a közlekedéspolitikát, sokkal inkább képviselte azt a nyilvánosság előtt. A nem nyilvános – tehát sokkal inkább valódi – térben a közlekedési miniszter előterjesztő és végrehajtó, a nyilvános térben pedig kezdeményező, a közlekedés irányítási-működési rendszerének formálója volt. De azt nem lehet állítani, hogy a közlekedésügy irányítóinak nem lett volna mozgásterük.

Kossa István (1904–1965) a minden posztra alkalmas, de pozícióját mindenhol csak rövid ideig betöltő kommunista politikusok csoportjába tartozott,[113] 1945–1956 között volt szakszervezeti vezető, a Nemzetgyűlés alelnöke, ipari miniszter, pénzügyminiszter, kohó- és gépipari miniszter, az Országos Munkabér Bizottság és az Állami Egyházügyi Hivatal elnöke, az Országos Tervhivatal elnökhelyettese. A közlekedés- és postaügyi miniszteri pozíciót 1957–1963 között töltötte be. Annak ellenére, hogy Kossa 1957-től haláláig a Központi Bizottságnak is tagja volt, bírálatok érték az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya részéről: vezetési stílusa ötletszerű, a miniszterhelyettesekkel a kapcsolata nem megfelelő.[114] Kossa pozíciójának meggyengülését jelezte, hogy 1962-ben az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya nem támogatta a KPM átszervezésének legújabb tervét, amely meg kívánta szüntetni a minisztérium szakágazati főosztályait.[115] Kossa központi bizottsági tagságát nem használta fel a közlekedésügy érdekében, de a bukástól ez sem mentette meg: az 1963-as szállítási válság miatt távoznia kellett posztjáról. A másik pártpolitikus, az ifjúsági kérdésekben, a kommunista pártok egymás közötti kapcsolataiban nagy rutint szerzett Pullai Árpád (1925) az MSZMP KB osztályvezetője, később titkára egy, a közlekedésügytől teljesen független belpolitikai sakkjátszma veszteseként került 1976-ban a KPM élére. Pullai 1962-től a Központi Bizottság tagja volt, és közlekedési miniszterként is megőrizte ezt a posztot. Miniszterré történő kinevezése azt is jelentette, hogy egy számára ismerős közegből kikerülve egy szinte kizárólag szakkérdésekkel foglalkozó államigazgatási területre csöppent. A pártbürokráciában szerzett évtizedes tapasztalatai észrevehetően rányomták a jegyüket a minisztérium munkájára.

A három másik, a vasút szakvonalából felemelkedő közlekedési miniszter közül Csanádi György 1950-es évekbeli tevékenységéről a korábbiakban már volt szó. Csanádi 1963–1974 közötti miniszteri munkájából nem csak a 1968-as közlekedéspolitikai koncepció érdemel figyelmet. Csanádi György számára világos volt, melyek Magyarországnak a közlekedés struktúráihoz fűződő nemzeti érdekei (nemzetközi közlekedési kapcsolatok erősítése, tranzitútvonalak színvonalának emelése stb.), s megpróbálta miniszteri pozícióját ezek szolgálatába állítani. Rendkívül érdekes – amúgy sikertelen – előterjesztéseket nyújtott be a kormányülésekre (például a Budapest–Bécs közötti közlekedési folyosó fejlesztése, a magánszemélyek tehergépjármű-birtoklása). Csanádiban élt a remény, hogy a párt- és kisebb mértékben kormányhatározatok alapjaira fel lehet építeni a közlekedésügy modernizációjának falait. Például költségvetés nélküli kormányhatározatként kívánta elfogadtatni az 1-es főút fejlesztési tervét – azt állítván, az adott pillanatban elegendő, ha a kormány elfogadja az alapelveket, hiszen az ezeket realizáló konkrét fejlesztések és azok költségkihatásai még jóval odébb vannak –, mindeközben Magyarország történelmileg legfontosabb, bár geopolitikailag háttérbe szorult közlekedési folyosójának sorsáról volt szó. Leiskolázta a közlekedés tényleges gazdasági jelentőségét fel nem ismerő minisztertársait.[116] Mint „tudós embernek" volt tekintélye, de nem volt befolyása az MSZMP legfelsőbb vezetői között. A nagy operarajongó, művelt, a folyamatokat európai horizontból is néző Csanádi rendkívül jól képzett – s az idők folyamán szakmai tekintélyt szerző – tanácsadókat, munkatársakat, beosztottakat gyűjtött maga köré. Ebből a körből később ketten (Rödönyi Károly, Urbán Lajos) a tárca élére kerültek. Rödönyi Károly Csanádi váratlan halála miatt veszi át a KPM irányítását. Szakmai karrierje 1957-től ívelt felfelé, Csanádi Györggyel szinte párhuzamosan, őt követve lépett egyre jelentősebb pozíciókba (a MÁV vezérigazgató-helyettese, vezérigazgatója, 1970-től a miniszter első helyettese). Rödönyi Károly 1974–1976 között töltötte be a miniszteri posztot. Szakmai és emberi kvalitásaira fényt vet az a tény, hogy nyugdíjazása után sem feledkeztek el róla egykori munkatársai, a Közlekedéstudományi Egyesület tiszteletbeli elnökévé választották. A vasút ügyeiben évtizedek alatt nagy rutint szerző, a kérdéseket igen pragmatikusan megközelítő Urbán Lajos (1934) 1984-ben a MÁV vezérigazgatói székét cserélte miniszteri bársonyszékre, s munkáját intenzív válságmenedzselés jellemezte.

A közlekedés modernizációs programja

A közlekedés, hol lelassuló, hol pedig új lendületet nyerő, kisebb-nagyobb mértékben valamennyi ágazatát érintő modernizációs programjának sajátossága, hogy nem sűrítették egyetlen dokumentumba. (Vö. 27., 41., 42., 48., 55. sz. dokumentumok.) A tervezetek időben és térben elváltak egymástól, a kormányzati struktúra különböző szintjein egyedileg bírálták el, különböző szinten valósították meg azokat. Voltak kérdéskörök, amelyek a gazdaságpolitika figyelmét jobban felkeltették, és emiatt a Minisztertanács vissza-visszatérően foglalkozott velük (például: dízelprogram), és voltak, amelyek jelentőségük ellenére kisebb kormányzati figyelmet

113 Kossa Istvánról szóló dokumentumok vannak Rákosi iratanyagában (MOL M-KS 276. f. 65. cs. 52. ő. e.), valamint a Politikatörténeti Intézet Levéltárában.

114 *Az MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának feljegyzése a KPM 1962. évi munkájáról.* 1963. április 30. (MOL M-KS 288. f. 25. cs. 10. ő. e.)

115 *Kossa István: Előterjesztés a Gazdasági Bizottsághoz.* 1962. szeptember 14. (MOL M-KS 288. f. 25. cs. 10. ő. e.)

116 Csanádi például az 1964. december 17-ei kormányülésen a következő évi népgazdasági tervjavaslat vitájában szóvá tette, hogy az idegenforgalommal, mint devizaszerző tevékenységgel, a kormány többet foglalkozik, mint a vasút gördülőanyag-ellátásával. Holott – szerinte – az idegenforgalomból a legjobb esetben is hétmillió dollár bevételre lehetett számítani, a vasúti tranzitforgalom viszont ennek többszörösét biztosította volna. Az elkövetkező években Csanádi mindig igen hangsúlyosan beszélt a közlekedés devizaszerző jelentőségéről, sőt az 1966. október 20-ai minisztertanácsi ülésre egy – a legfontosabb részletében végül elutasított – előterjesztést is benyújt az ágazat nemzetközi tevékenységéről és további feladatairól. (MOL XIX–A–83–a 303. és 352. jegyzőkönyvek.)

kaptak (például: autópálya-építés). A program egyes részeinek társadalmi megítélése máig ellentmondásos (például: kisvasutak bezárása), más részeit viszont egyöntetű támogatás kísérte (például: vasút-villamosítás, távolsági autóbusz-hálózat kiépítése).

Kívülállók számára e szerteágazó modernizációs program lényegét 1972-ben Csanádi három cél köré csoportosítva értelmezte: „Az egyik a magyar vasút modernizálása, ténylegesen a mai műszaki haladás és műszaki ismereteink alapján a korszerű magyar vasút kialakítása. Tulajdonképpen ez az egyik célunk! Természetesen már elöljáróban is hangsúlyoznom kell, ez nem azt jelenti, hogy az egész magyar hálózat, tehát mintegy 9 ezer kilométeres hálózat [...] teljes modernizálása a feladat. Úgy érzem, erre nem is lenne szükség, hanem ebből a 9 ezer kilométeres hálózatból mintegy 2200 kilométernyi annak a bizonyos megszüntetendő vasúti hálózatnak a hossza, s fennmaradna mintegy 4 ezer kilométernyi úgynevezett másodrangú vonal, amelynek műszaki paraméterei, minőségi követelményei természetesen nem lehetnek ugyanazok, mint a ténylegesen modern vasútrészlegnek, és lenne egy ténylegesen modern vasút, amely a hálózat hosszát tekintve nem lesz több mint 3500 kilométer, de ezen a 3500 kilométeren bonyolódik le a magyar vasút forgalmának 92%-a. Tehát ha azt mondjuk, hogy modern vasutat építünk, akkor elsősorban erre a 3500 kilométeres gerinchálózatra gondolunk. [...] Közlekedésfejlesztési elképzeléseinknek ez az első fő követelménye. [...] második [...] fő feladatcsoportunk a közúti közlekedés megfelelő fejlesztése. [...] A magyar közlekedés fejlesztésében a harmadik és fő feladat központi geográfiai helyzetünkből adódik. Magyarország a közlekedés szempontjából tipikusan átmeneti-tranzit ország. Rajtunk megy át az észak–déli vasúti forgalomnak igen döntő, majdnem kizárólagos része, tehát rajtunk megy át a balkáni országok egy részének, elsősorban Romániának és Bulgáriának, továbbá Jugoszláviának észak felé, tehát Csehszlovákia, Lengyelország, az NDK felé irányuló export-import forgalma. Rajtunk megy át a Szovjetunió nyugat felé – Ausztria, Svájc, Olaszország és bizonyos fokig még az NSZK felé – irányuló forgalmának egy része is. Rajtunk megy át a szovjet–jugoszláv export-import forgalom. Tehát a közúti és vasúti közlekedés arányának megállapításakor döntő jelentősége éppen a tranzitforgalomnak volt, hiszen a magyar vasút összforgalmának – az áruforgalomról beszélek – több mint 50%-át a tranzit és az export-import forgalom adja. [...] általános gazdasági helyzetünk döntően a külkereskedelemben, és igen nagy mértékben, 37–38%-ban a nemzeti jövedelem is a külkereskedelemben realizálódik. Ha a külkereskedelmi forgalmunknak [...] minél tekintélyesebb részét tudjuk a magyar közlekedési járművekkel lebonyolítani, annál nagyobb mértékben tudjuk [...] megjavítani a magyar fizetési mérleget. Tehát harmadik célkitűzésünk nem elsősorban szállítási feladatként jelentkezik, hanem a magyar közlekedés [...] arra van predesztinálva, hogy tevékenyen részt vegyen fizetési mérlegünk megjavításában"[117]

117 *Csanádi György felszólalása az országgyűlés ipari bizottságának ülésén.* 1972. január 18. (MOL XIX–h–1–pp 1. 94. doboz.)

Előzmény: szállítási válság, 1963

A közlekedést modernizáló szándékok megvalósításához az 1963. évi, minden korábbinál súlyosabbnak tartott szállítási válság adott végső lökést. (Vö. 35. sz. dokumentum.) A vasúti közlekedés teljesítményei 1958–1963 között árutonnában kifejezve 34%-kal, árutonna-kilométerben pedig 50%-kal emelkedtek. 1963 májusára a vasút 2,8 millió tonnával több árut szállított, mint előző év májusáig, s már nem volt képes tovább fokozni teljesítményét. A kritikus 1952-es évhez képest a MÁV utasszállítási teljesítménye 1962-ben megduplázódott, áruszállítási teljesítménye pedig 141%-kal nőtt. Ebben a kritikus helyzetben a vállalatok – illetve az érdekeiket artikuláló ágazati minisztériumok – között harc kezdődött a szabad vasúti kapacitásért. Vállalati vezetők, párttitkárok sorozatban telefonáltak és táviratoztak az érintett vasút-igazgatóságokra, a MÁV-Vezérigazgatóságra, a KPM-be, és – biztos, ami biztos – a Központi Szállítási Tanács Titkárságához, illetve felügyeleti szerveikhez. A MÁV nehézségeit növelte, hogy a termelők – a kapacitáshiány ismeretében – már akkor elkezdték sürgetni a vasúti kocsik kiállítását, amikor még az áru el sem készült. Protekciókért kilincseltek, gyakran három-négy helyről is sürgetés érkezett egy és ugyanazon kocsira. Ez a helyzet megingatta Kossa István miniszteri pozícióját. Az új közlekedési miniszter, Csanádi György a kapacitáshiányt az 1951-ben alkalmazott adminisztratív intézkedésekkel igyekezett orvosolni. Elrendelte a vasúti kocsik folyamatos ki- és berakását, a hétvégi, ünnepnapi rakodást. Munkaversenyt indítottak, vállalatokra lebontott szállítási tervek készültek, kipellengérezték a sajtóban az üres vasúti kocsikat dugdosó vállalatokat stb. Korlátozták az áruforgalmat: a MÁV csak a népgazdaságilag szükséges szállításokat végezhette el (tilos volt például követ, kendert, cukorrépát stb. fuvarozni). A tárca vezetőire óriási nyomás nehezedett, mert valamennyi fuvarozó, valamennyi minisztérium népgazdasági érdekekre hivatkozva követelte, hogy ebben a sajátos sorállásban minél előbbre kerüljön. 1963 augusztusától az év végéig a KPM-ben egy külön bizottság ülésezett, ahol a társminisztériumok képviselői naponta előadhatják „minisztériumi szintű beavatkozást" igénylő problémáikat. A helyzetet súlyosbította, hogy 1963 decemberében – hasonlóan 1952-höz – Záhonyban forgalmi dugó keletkezett. Január közepére Lvov és Csap között mintegy 3400 széles nyomtávolságú, megrakott tehervagon vesztegelt, számuk a hónap második felére hatezerre nőtt. Az általános vagonhiány közepette a MÁV nem volt képes elegendő üres vasúti kocsit biztosítani az átrakó körzet számára, a napi 650–1000 kocsi helyett csak 400–450 érkezett Záhonyba.[118] A kocsihiány mellett – az államközi szállítási koordináció ellenére – az áruk beérkezése teljesen kiszámíthatatlannak bizonyult. A MÁV a forgalmi dugót csak 1964 első negyedévében tudta felszámolni.

Az 1963-as vasúti szállítási válság általánosan elfogadottá tette azt a nézetet, hogy egy új, a közlekedést modernizáló beruházási politikát kell követni, nem elegendő az 1950-es évek – a kapacitások egyoldalú növelését, illetve azok túlhasználatát erőltető – gyakorlatát követni. Az újszerűnek ható közlekedéspolitikai gon-

118 MSZMP KB építési és közlekedési osztály: *Feljegyzés Szurdi elvtárs részére a Záhony átrakó körzettel kapcsolatos problémákról.* 1964. január 7. (MOL M–KS 288. f. 27. cs. 6. ő. e.)

dolkodás azt állította: pusztán kapacitásnövelő beruházásokkal nem lehet tartós sikert elérni, a szállítás ráfordításait is csökkenteni kell. Ettől kezdve a struktúra modernizálásának szándéka számos minisztériumi előterjesztésben felfedezhető.

Vasútfejlesztési stratégia

A vasutakat érintő modernizáció középpontjában eleinte kizárólag egyfajta járműcentrikus fejlesztési stratégia állt. Az 1956 után formálódó új gazdaságpolitika egyik – a vasúti közlekedést meghatározó – döntése a dízelprogram elindítása volt. A dízelmotorok gyártásáról szóló hároméves program (1958–1960) alapját a Ganz–Jendrassik típusú motorok korszerűsítése és 15-féle motorból álló négy motorcsalád kialakítása képezte.[119] Az üzemszerű, normális termelés többéves késéssel, körülbelül 1965-ben kezdődött el. A MÁV-nál fűtőberendezéssel ellátott, személyszállításra alkalmas dízelmozdonyokat (M40 és M61) 1963-ban állítottak először forgalomba. Az M40 sorozatú dízel-villamos mozdonyokat a Ganz-MÁVAG, az M61 sorozatú dízel-villamos mozdonyokat pedig a svéd NOHAB cég gyártotta. A vasúti vontatási teljesítmények szerkezete az 1960-as évtizedtől – hol gyorsuló, hol pedig lassuló ütemben, de – érdemi változásokon ment keresztül. A dízelvontatás arányának növelését célzó vasútfejlesztési stratégiát az 1970-es évek olajár-emelkedése végleg a vasút-villamosítás irányába terelte. Az OMFB 1972-ben tanulmányt készíttetett a vasút-villamosítás gazdasági hatásairól. Eszerint az üzemanyagárak növekedése következtében egységnyi teljesítményre kiszámolva a villamos vontatás a legkedvezőbb, ennek másfél-kétszerese a dízelvontatás és hétszerese a gőzvontatás költsége. Az energiatakarékosság jegyében 1974 elejétől a KPM a vasút-villamosítást helyezte előtérbe. A villamosított vonalak éves növekedése 1970-ben és 1980-ban volt a legnagyobb. A MÁV teljes hálózatának 1971-re 10, 1980-ra 20,6, 1985-re pedig 25,8, 1990-re 28%-a vált villamosítottá. Mindent egybevetve, 1980-ig a villamosított vasútvonalak teljes hálózaton belüli aránya az 1960-as évhez képest gyorsabb ütemben nőtt Magyarországon, mint Európában (kivétel Finnország). A vasút-villamosításnak ez a relatív sebessége csak 1980 után veszített a lendületéből. Az 1980-as évtized elejétől már csak elvétve lehetett látni gőzmozdonyokat. 1990-ben a vasúti szállítás 70%-a villamos, 30%-a pedig dízelvontatású volt.

A MÁV húszéves modernizációs programjában (1961–1980) még az szerepelt, hogy 1980-ra kiépül az egységes, legnagyobb részt hézag nélkül épített, korszerű vasúti felépítmény. Az volt a cél, hogy a normál nyomtávú hálózaton 30 évnél idősebb felépítmény ne feküdjék, a hálózat 23 tonna tengelynyomás felvételére, a

119 A programot a Kohó- és Gépipari Minisztérium dolgozta ki és felügyelte. A terveket a magyar ipar nem tudta határidőre teljesíteni. A háború előtt még világszínvonalú magyar dízelmotoros vasútijármű-gyártás eredményeit a szocialista nagyipar már nem tudta produkálni. A tervezési munka színvonala is lehanyatlott. Jól példázza ezt a következő eset. 1958. október 10-én a Ganz Vagon- és Gépgyár MSZMP végrehajtó bizottságát felkereste a MÁVAG „diesel-szerkesztési" osztályának a vezetője, és szóvá tette, hogy „ma a Ganz-gyárban részt vett a dr. Varga által vezetett értekezleten, ahol a tömítések elhelyezését *szavazással* döntötték el". (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 16. ő. e.)

fővonalakon 125 kilométer/óra, a mellékvonalakon pedig 60 kilométer/óra sebesség elérésére legyen alkalmas. Az 1970-es évek végén a MÁV kidolgozta törzshálózatának 140–160 kilométer/óra sebesség elérésére alkalmas átépítési programját is, de az Országos Tervhivatal elutasította az ilyesféle ábrándozást.[120] Emiatt a MÁV egy újabb, mintegy 120–140 kilométer/óra sebesség elérését célzó korszerűsítési programot készített. A fejlesztési elképzeléseknek az 1980-as évek egyre mélyülő válsága vetett véget. A személyszállító vonatok átlagos utazási sebessége 1970-ben 35, 1980-ban 41, 1990-ben is csak alig 47 km/óra volt. Még ennél is lassabban mozogtak a tehervonatok: átlagos sebességük 1970-ben 16, 1980-ban 21, 1990-ben 23 km/óra volt.

Közútfejlesztés: bekötőutak és autópályák

Magyarország állami közútjainak modernizációjáról számos koncepció született. Az országos közutak fejlesztésének kérdése két téma körül összpontosult. Az egyik a – kis jelentőségű, de politikailag fontos – bekötőút-építési program, a másik a komoly eredményeket felmutatni nem tudó autópálya-építés volt. Ami az autópálya-építési programot illeti, az 1970-es országos forgalomszámlálás adataiból a közlekedési szakemberek hosszú távú forgalombecslést végeztek. A kapott eredmények alátámasztották azt a koncepciót, amely szerint a szakaszos félautópálya-fejlesztések helyett egy ütemben megépíthető, egységes autópálya-hálózatban kell gondolkodni. Csanádi – okulva az 1. sz. főút fejlesztési tervének 1969-es minisztertanácsi sorsából – elsősorban nem az autópálya-hálózati tervekre, hanem azok anyagi alapjaira helyezte a hangsúlyt. 1970-ben a KPM előterjesztette egy hozzávetőleg 500 kilométer hosszú autópálya-hálózat külföldi kooperációban történő megépítésének tervét, és egyúttal felhívta a gazdaságpolitika irányítóinak figyelmét a külföldi példákra (az autópálya-építés járulékos hasznai az iparfejlődésben, az idegen- és tranzitforgalom növekedésében). A Magyar Fejlesztési Bank és a külföldi cégek között 1970–1971-ben elkezdődtek a tárgyalások az E5-ös számú európai főútvonal magyarországi szakaszának (Hegyeshalom–Győr–Budapest–Szeged–Röszke), valamint az E96-os számú európai útvonal (Kassa–Trieszt) magyarországi szakaszának egy részén (Budapest– Kerecsend, Siófok–Balatonkeresztúr között) létesítendő autópályák megépítéséről. Az E5-ös út fejlesztésének elképzelése mögött az a gondolat is meghúzódott, hogy ez az autópálya vetélytársa lehet a Magyarországot elkerülő tranzitútvonalnak, a már épülő Bécs–Graz és a hozzá kapcsolódó jugoszláv autópályának is. A részben külföldi tőkéből finanszírozni kívánt autópálya-építési program sikerét a KPM azzal is erősíteni kívánta, hogy felvetette az útdíj szedésének ötletét. A közlekedési szakemberek azt feltételezték, hogy a magyar társadalomnak a fizetős autópályákat illetően ugyanaz lenne a véleménye, mint a világ számos országának autósaié, azaz a ma-

120 A nagyobb sebesség elérésére alkalmas vonalak kiépítésének – mint irreális célnak – az elutasításában az Országos Tervhivatal konzekvens volt. Az 1969-ben elkészített „Vasútijármű-gyártás fejlesztése" című tanulmányukban is szerepelt: a törzshálózaton a 120–140 kilométer/óra sebesség elérése a távlati jövőben sem valósítható meg.

gasabb szolgáltatásokat nyújtó autópályák használatáért hajlandó díjat fizetni: „A kérdés nem az, hogy kiépítjük-e autópálya-hálózatunkat, mert ez nyilvánvaló, a közúti forgalom növekvő igényei ezt megköveteli. Most azon vitatkozunk, hogy bevezessük-e az úthasználati díjat vagy sem? Az útdíj bevezetése lehetővé tenné külföldi kölcsön esetleges igénybevételét, és ez megkönnyítené a népgazdaságnak a kölcsön visszafizetését. Ez esetben a növekvő forgalom követelményeinek megfelelő gyorsabb ütemben és mértékben építhetjük ki tervezett autópálya-hálózatunkat. Ha elzárkózunk az úthasználati díj bevezetése elől, a népgazdaság erőforrásai nehezen teszik lehetővé a forgalom növekedésének mértékében, megfelelő időben az autópálya-hálózat kiépítését."[121] 1973-ban a minisztertanács elfogadta az autópálya-építési programot. Ennek alapján az Út- és Vasútépítő Rt. (Uvaterv) kidolgozta a külföldi közreműködéssel épülő útdíjas autópálya-hálózat 1974–1980 közötti beruházási javaslatát.[122] Az 1972-es árakon számítva 8,5 milliárd forintos beruházási tervjavaslatot az Állami Tervbizottság is jóváhagyta.[123] Az elkövetkező évek a tervezett nagyberuházások előkészítésével, az építőkapacitás fejlesztésével, számos tárcaközi egyeztetéssel teltek el. Miniszterelnök-helyettesi döntést igényelt például az M1-es Törökbálint–Tatabánya közötti nyomvonalának kijelölése. Éles támadások érték az útdíjat (kilométerenként 40 fillér) is. Az eredeti autópálya-program szerint 1976–1985 között 506 kilométer teljes autópályát kellett volna kiépíteni (ebből 1985-ig 227 kilométernyi készült el). 1976-ban a minisztertanács megváltoztatta korábbi döntését, a beruházási költségek és a devizakiadások csökkentése érdekében lemondtak a külföldi építővállalatok közreműködéséről, valamint elhatározták az autópályák ingyenes üzemeltetését.

A közútijármű-fejlesztés programját a kormány 1968 nyarán központi programmá nyilvánította, mintegy 8,9 milliárd forintos beruházással és 2,9 milliárd forint értékű forgóeszköz-lekötéssel.[124] A program koncepciója még 1963–1964 között formálódott ki, a szovjet–magyar hosszú lejáratú árucsere-forgalom, valamint a KGST gyártásszakosítási ajánlástervezeteire alapozva. A Gazdasági Bizottság 10 262/1964. (december 28.) számú határozata elfogadta a program alapkoncepcióját (autóbuszgyártás). A programba 1970-ig több mint 11,1 milliárd forintot ruháztak be. 1970-ben a program célkitűzéseit módosították, de középpontjában az autóbuszgyártás maradt. Az új fejlesztések arra irányultak, hogy Magyarország évi 11 ezer darab autóbuszgyártó kapacitással rendelkezzen, melyet az 1980-as évtized elejére mintegy 13 ezer darabos évi mennyiségre kívántak fejleszteni.

121 Ábrahám Kálmán: Legyenek-e vámos, úthasználati díjas autópályáink? *Közlekedési Közlöny*, 1971. 366–371.

122 UVATERV Autópályatervező Iroda: Külföldi közreműködéssel épülő útdíjas autópályahálózat 1. fázis (1974–1980) beruházási javaslat. MOL XIX–H–1–pp-5 150. doboz 459971/1974.

123 A 8,5 milliárd forintos előirányzat nagyságának érzékeltetésére: a Kubának adott burkolt gazdasági segítség (árkedvezmények) 1976–1980 között elérte a 6 milliárd forintot, és ez nem tartalmazta a preferált cukorár miatti milliárdos nyereségelmaradást. *Csorba András–Sömjén Tamás feljegyzése Marjai József részére.* 1979. szeptember 28. (MOL XIX–A–90–a 73. doboz. 1979. október 3.)

124 Országos Tervhivatal: *Közlekedési eszközök fejlesztése.* Budapest, 1969. (XIX–h–1–pp 2. 86. doboz 356166/1973.) A tervet – figyelemmel a KGST gyártásszakosítási elképzeléseire – a szocialista országok és a Szovjetunió piaci igényei támasztották alá, és kizárólag haszonjárművek – autóbuszok, tehergépkocsik – gyártásán alapult.

Az 1960-as években lejátszódott még egy – évezredes léptékben jelentős, de a korban gyakorlatilag visszhang nélkül maradó – folyamat: eltűnnek a lovak a közúti közlekedésből. 1960-ban 627 ezer, 1969-ben már csak alig 249 ezer ló élt Magyarországon.

A közlekedéspolitikai koncepció és a kisforgalmú vasútvonalak

A közút–vasút közötti munkamegosztás elvein, megvalósításának módozatain a Vasúti Tudományos Kutatóintézet (Vatuki) az 1950-es évek elejétől dolgozott. Az 1954. és 1957. évi vasútforgalmi adatok alapján feltérképezték a magyar vasúthálózat vonalankénti forgalommegoszlását. A forgalomsűrűségi vizsgálatokból kitűnt, hogy a hálózat felén bonyolódik le a forgalom 10%-a, a hálózat másik felén pedig 90%-a. A Vatuki önköltség-számítási módszert dolgozott ki, és kiszámította 17 vasútvonal forgalmának tényleges önköltségét. A legkedvezőtlenebb esetben az utaskilométer önköltsége 32-szerese, az árutonna-kilométer önköltsége pedig kilencszerese volt az átlagos vasúthálózati önköltségnek. Időközben a vasút–közút közötti forgalommegosztás kérdéskörével érdemben az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet, az Útügyi Kutató Intézet, valamint az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem közlekedésgazdasági tanszéke is foglalkozott. 1958-ban a KPM-ben létrehozott úgynevezett koordinációs csúcsbizottság határozata alapján a kutatóintézetek munkáját összehangolták. Ettől kezdve a vizsgálatokat a Vatukiban megalakított és Czére Béla által vezetett munkacsoport végezte. Kidolgozták a kisforgalmú vasútvonalak forgalmának komplex gazdaságossági vizsgálati módszerét. Forgalomsűrűségi vizsgálattal megállapították, hogy Magyarországon nyolcvan olyan kisforgalmú vasútvonal létezik, melynek napi áruforgalma nem haladja meg a 400 tonnát. Több racionalizálási változatot is kidolgoztak (vasúti vontatás dízelesítése, egyszerűsített vasúti szolgálat bevezetése, csak áruforgalom lebonyolítása úgynevezett iparvágányszerű kiszolgálással, csak személyforgalom lebonyolítása, a vasúti forgalom megszüntetése a vasúti pálya megmaradásával, illetve a forgalom teljes megszüntetése a pályaberendezések elbontásával). Összehasonlító számításokat végeztek arról, mit jelent, ha a vasút a forgalmat teljes egészében megszünteti és a lebonyolítást gépjárművekre bízzák. A munkacsoport a szállítási folyamatokat térben elhatároltan, a kisforgalmú vasútvonal körzetére vonatkoztatva vizsgálta. A kutatások eredményeitől függetlenül a közlekedésügy vezetői is hasonló gondolatokkal foglalkoztak. 1956-ban, a második ötéves terv kimunkálása során a KPM már azt az álláspontot képviselte, hogy a vasút számára gazdaságtalan fuvarokat át kell engedni a közúti szállításnak. Azt vélelmezték – mint ahogy a későbbi események bebizonyították: tévesen –, hogy a szállításszervezéssel és más adminisztratív intézkedésekkel el lehet érni, hogy a közúti áruszállításban csak azok a fuvarfeladatok jelenjenek meg, amelyek a vasút számára előnytelenek.

Közlekedéspolitikai irányváltás, 1958–1968

Az MSZMP Politikai Bizottságának a közlekedés forgalommegosztásáról 1958. május 6-án elfogadott határozata az első jele volt a közlekedéspolitikai irányváltásnak (a vasút primátusa megszűnt). (Vö. 27. sz. dokumentum.) 1958-ban az erőforrások hatékonyabb kihasználása érdekében újraosztották a vasúti és a közúti áruszállítás közötti feladatokat: tizenhét forgalmi csomópont körzetében a 30 kilométernél rövidebb fuvarokat vasút helyett a közúti gépjárművekkel kellett elvégezni. Mindezt kiegészítette a közhasználatú teherautó-fuvarozási vállalatok 150 kilométeres, a célfuvarozó vállalatok 50 kilométeres körzethatár-korlátozásának megszüntetése. Így a vállalatok engedélyezett működési területe immár az egész országra kiterjedt.[125] De mi volt mindennek a jelentősége? Az 1960-as évek Magyarországán – a szovjet közlekedési modell doktrínáinak megfelelően – még mindig tagadták a vasúti és a közúti szállítás közötti verseny létét. A két ágazat közötti fuvarverseny létezése a tervgazdálkodással összeegyeztethetetlennek tűnt, feltételezett hiánya pedig éppenséggel a szocialista állam felsőbbrendűségét bizonyította.[126] A fuvarverseny létét az 1980-as évek elején már nem lehetett tagadni.[127] A forgalommegosztás eszméje tehát még nem a versenyhelyzetből, hanem a szűkös fejlesztési források racionálisabb kihasználása iránti vágyból fakadt. Vasutas szakemberek vetették fel és dolgozták ki azt az ötletet, hogy a vasút számára elemi érdek, hogy a már eleve korlátozott mértékű fejlesztéseket minél racionálisabban használják fel. A vasút vezetői szabadulni akartak a nem gazdaságos feladatoktól. 1962-ben, amikor Csanádi került a MÁV vezérigazgatói székébe, a vasúti főosztály pártbizottsági ülésén arról beszélt, hogy egységes közlekedéspolitikai szemléletet kell kialakítani, és mindezt a vasúttal kell kezdeni. Ami eddig a vasút érdekében történt, kevés, de „ami történt, tudományos alapokon kialakított elméletek alapján történt, s ezeket próbálták eddig meglehetősen nagy ellenkezések ellenére végrehajtani".[128]

125 A közületi tulajdonban álló tehergépkocsik a telephelyük szerinti megye egész területén működhettek.

126 A vasúti áruszállítás és a közúti gépjárművekkel végzett fuvarozás közötti verseny már a két háború közötti korszakban is fontos közlekedéspolitikai kérdés volt. Akkor a verseny a belföldi és a nemzetközi tarifaharcban testesült meg. Az állam az egymással ellentétes érdekek tömegéből kiválasztotta, melyiket preferálja. Mivel a magyar vasutak képezték az államvagyon legnagyobb értéktömegét, a vasúti közlekedés monopóliumát tartották az állam érdekének. A vasutat tekintették a közlekedés egyetlen közérdekű intézményének, a magántulajdonban álló gépjárműveket pedig magánérdekek kiszolgálóinak – tehát ezért korlátozták az utóbbiak szabad fuvarvállalását. Ez a logika a szocialista Magyarországon, az állami tulajdonviszonyok közepette már értelmetlen volt.

127 Az 1980-as évek elején már látszott, hogy a két ágazat közötti fuvarversenyben egyre nagyobb jelentőséggel bírt a szállítás időtartama, sőt a szállíttatók szempontjából ez a szempont megelőzte a szállítási költségek nagyságát. „Ismeretes az a két-három évvel ezelőtti megállapításunk, hogy elsősorban a közúti és vasúti ágazatok között a munkamegosztás lényegében helyes, az élet számára elfogadható, és a közúti közlekedésen belül kialakult feladatmegosztás is gazdasági céljainkat szolgálja. [...] egyre inkább az állapítható meg, hogy közlekedési vállalatainknál – ágazatainknál – helyenként és időszakonként újabban a konkurencia bizonyos jelei kezdenek mutatkozni." Urbán Lajos: Közlekedéspolitikánk a változó gazdaságban. *Közlekedéstudományi Szemle,* 31. évf. 1981. 290.

128 Csanádi György felszólalása a vasúti főosztály pártbizottsági ülésén. (MOL M–KS 288. f. 25/1962. cs. 10. ő. e.)

Mindez egybecsengett a közúti szállítással foglalkozó vállalatok ágazati irányítóinak érdekeivel is, akik a közlekedési tárcán belül minél nagyobb hatáskört és minél nagyobb befolyást kívántak maguknak elérni – ennek egyik eszköze volt a gazdaságtalan vasúti szállítások átvétele.

1964 elején elkészült egy, a vasút helyzetéről és fejlesztéséről szóló, a Politikai Bizottságnak szánt előterjesztés, de ez – ma már kideríthetetlen okból – nem került a testület elé. Az MSZMP PB csak 1965-ben foglalkozott újból a közlekedés fejlesztésének kérdésével. Az elfogadott határozat összhangban volt Csanádi koncepciójával. A politikai támogatás ellenére Csanádi érezte, hogy Magyarország közlekedési modernizációjának sorsa nem alapulhat olyan politikai bizottsági határozatokon, amelyeket a pillanatnyi gazdasági érdekek bármikor érvényteleníthetnek. A miniszter intenzíven lobbizott a kormányfőnél, majd 1967-ben az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága számára ismételten összefoglalta a közlekedéspolitika soron lévő feladatait. Ezzel a Magyarország közlekedési rendszereit átalakító programmal a Politikai Bizottság 1968. július 9-i ülésén foglalkozott. A koncepció a kormány, majd az országgyűlés elé került. Úgy vélem, az adott körülmények között ez nagy siker volt: Csanádi György képesnek bizonyult a közlekedéspolitikai koncepciónak olyan párt- és állami támogatást biztosítani, hogy annak elfogadása után azt már nyomásgyakorlási eszközként (korlátozott hatókörűen) is fel tudta használni. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a programra áldásukat adók nem sokat kockáztattak: a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásához a KPM nem igényelt a népgazdaságtól többletforrásokat.

Közlekedéspolitikai koncepció, 1968

Az országgyűlés 1968. október 17-i ülésén elfogadta Magyarország közlekedési struktúráinak modernizációs programját, az úgynevezett közlekedéspolitikai koncepciót. (Vö. 42. sz. dokumentum.) A program célja: az ország 19. századi vasúthálózati szerkezetét és az alárendelt szerepkörű úthálózatot összhangba hozni a 20. század motorizációs fejlődésével. Magyarország közlekedési rendszereihez fűződő nemzeti érdekei közül ettől kezdve kerültek ismét előtérbe az ország export-import, valamint tranzitszállításokat lebonyolító út- és vasútvonalai. De: vajon hányan értették meg a koncepció kimondatlan lényegét? Azt, hogy Magyarország legfontosabb stratégiai útvonalai az ország geopolitikai súlyát befolyásoló erőt jelentenek.

Az 1968-ban az országgyűlés elé került közlekedéspolitikai koncepció távlati célja az „arányos, nagy hatékonyságú, komplex és korszerű közlekedési rendszer" kialakítása volt. A főbb célkitűzések: a személy- és áruszállítás kielégítése, minőségének emelése, a gazdaságosság növelése, az ágazatok közötti munkamegosztás hatékony kialakítása voltak. A célok elérése érdekében a koncepció a vasúti hálózat felülvizsgálatát és üzemének korszerűsítését, a közúti közlekedés fokozott fejlesztését, a kisforgalmú vasútvonalak bezárását, valamint a vasúti áruszállítás körzetesítését javasolta. A koncepció mintegy kétezer kilométer vasútvonal és több száz vasútállomás megszüntetését irányozta elő. A Vatuki számításaira alapozva a koncepció azt ígérte, hogy a program önfinanszírozó

lesz.[129] A MÁV mintegy 8,5 milliárd forintot fog megtakarítani (pályarekonstrukciók elhagyása, üzemi költségek csökkenése), ami fedezni fogja a közútépítések, járműbeszerzések (5,5 milliárd forint) költségeit.[130]

A Minisztertanácsnak írt előterjesztésében Csanádi azt állította, hogy a racionalizálás által érintett utasok és fuvaroztatók száma országos viszonylatban nem lesz jelentős, és a forgalom átterelése az érintett utak zsúfoltságát alig fogja megnövelni. Az átterelésnek inkább tarifális kihatásai lesznek, a kérdés: kit terheljen a helyenként felmerülő szállítási többletköltség. Az egyik nézet szerint a többletköltséget a közúti szállítás többletszolgáltatásai (rugalmasság, gyorsaság) ellensúlyozzák, ezért azok az utasokat és fuvaroztatókat terheljék. A másik vélemény szerint a hivatásforgalomban részt vevő utasok (munkába járók, tanulók), valamint az áruszállításban rendszeresen érdekelt fuvaroztatók többletköltségeit az átereléstől számított három évig tarifakedvezménnyel kell kiegyenlíteni. Csanádi ez utóbbit támogatta, mert szélesíteni akarta a koncepció társadalmi bázisát.

Az öt fejezetre tagolt 1968-as közlekedéspolitikai koncepció viszonylag rövid, alig több mint 5300 szóból álló dokumentum. A koncepció lényege a vasút–közút közötti kapcsolat modernizációja volt. Abból indultak ki, hogy a népgazdaság nem a konkrét ágazatoktól, hanem a közlekedéstől igényli a szállítási feladatok teljesítését. Ennek érdekében a közlekedési szakembereknek az a dolga, hogy a legkülönbözőbb szállítási feladatokat összehangolják és optimalizálják (szállítóeszközök és útvonalak kiválasztása stb.). És valóban, vizsgálatok mutatták ki, hogy a legésszerűbb szállítási útvonalak és eszközök kiválasztása népgazdasági szintű pozitív hatásokat eredményez(het). Kiszámolták például, hogy csak a konzerv- és hűtőipari termékek szállítása éves szinten 1,5 millió árutonna-kilométer vasúti többletkapacitást igényel, s mindez abból fakad, hogy nem a leggazdaságosabb útvonalakon szállítanak. Vagy például az is kiderült, hogy az építőipari anyagok beszerzési árának mintegy 65%-át a szállítási költség teszi ki. A vasúti és közúti szállítás összehangolása, illetve racionalizálása – a felesleges teljesítmények minimalizálása vagy csökkenése következtében – előnyösen hatna a közlekedés teljes energiafogyasztására is. Mindezt azonban most már nem valamiféle új szuper-logisztikai bázis létrehozásával és működtetésével képzelték el (gondoljuk csak a Központi Szállítási Tanács 1950-es évek eleji tevékenységére), hanem Magyarország vasúti és közúti hálózatainak átalakításával. Be kell zárni azokat a vasútvonalakat, amelyeken igen kis áruforgalom áramlik, illetve ahol alig utaznak az emberek. Helyettük pedig új Volán-autóbuszjáratokat kell létesíteni, és teherárut szállító gépjárműveket kell közlekedtetni. Mindez azt jelentette, hogy megváltozott a gépjárműveknek a közlekedési struktúrákban játszott szerepe. A gépjárművek ettől kezdve már nem csupán a vasútra árut és személyeket ráhordó, a vasútvonalak közötti területek szállítási igényeit ellátó járművek voltak, mint korábban. A közúti közlekedés fejlesztése immáron nem függött a

129 „Az önfinanszírozás ilyen megoldása mellett ezekkel az intézkedésekkel kapcsolatban nem szükséges a közlekedés részesedésének növelése az állami beruházásokból, és nem jelentkezik költségvetési többletdotáció-igény sem." *Előterjesztés a Magyar Forradalmi Munkás–Paraszt Kormányhoz a közlekedéspolitikai koncepcióról.* 1968. augusztus. (MOL XIX–A–83a–402. jegyzőkönyv, 1965. szeptember 5. 282. doboz.)

130 Urbán Lajos: A magyar közlekedés helyzete és fejlődésének távlatai. *Társadalmi Szemle*, 1972. 71.

vasúti kapacitásoktól. Az állam piaci versenyt hirdetett, a közúti vállalatok esetében pedig megszüntette a szállítási kényszert. Sőt a tervgazdálkodás bevezetése óta először nyilvánították hivatalosan termelőtevékenységnek az áruszállítást.

A közlekedéspolitikai koncepcióról vitázva Csanádi érvrendszerében két – a koncepció legitimációját erősítő – érv rendkívül erősen jelen volt: ti. hogy a tervek a tudomány legfrissebb eredményeire alapozottak, illetve hogy Széchenyi óta ez az első átfogó koncepció. Mindez persze *így* nem volt teljesen igaz. Viszont Csanádi jó ütemérzékét bizonyítja: közlekedéspolitikai koncepciójának sikere érdekében úgy használta ki az új gazdasági mechanizmus (a központi tervutasításos gazdálkodás megszüntetése) körüli reformhangulatot, hogy azt nem kapcsolta össze az új gazdaságpolitikával. Ellenállt a kísértésnek, hogy beszédeiben bármiféle távoli-közeli párhuzamot vonjon a két egyidejű reformfolyamat között, így aztán az 1972 körül bekövetkező gazdaságpolitikai visszarendeződés csak közvetve érintette a közlekedéspolitikai koncepciót, illetve nem kérdőjelezte meg annak létjogosultságát. Az új gazdasági mechanizmus ellenzői abban valamiféle visszacsempészett kapitalizmust láttak, amely megkérdőjelezi a tervgazdálkodást, a szocialista egyenlőséget stb. – és ilyen típusú, ideologisztikus érvrendszert nyilván nehézkesebben lehetett volna a közlekedéspolitikai koncepcióra alkalmazni.

A tizenkét éves távlatra kidolgozott közlekedéspolitikai koncepció mellett az országgyűlés elfogadta a vasutakról szóló törvényt is. Ennek értelmében a MÁV olyan állami érdekeltségű közüzemi közlekedési vállalat lett, mely saját terve alapján teljes önállósággal és felelősséggel „teljesíti a népgazdasággal szemben fennálló kötelezettségét". A törvény három csoportba osztotta a vasútvonalakat, megkülönböztette az országos, helyi közforgalmú és saját használatú vonalakat.

Hogy mennyire fontosnak érezte a koncepció sikeres véghezvitelét Csanádi, jól mutatja, hogy a program országgyűlési elfogadása után a KPM működése új vonásokkal gazdagodott. A kiterjedt egyeztetések, alkudozások mellett a tárca tisztviselői – a program társadalmi elfogadottságának erősítése érdekében – érdemben foglalkoztak lakossági megkeresésekkel is.

Kisforgalmú vasútvonalak megszüntetése

Kisforgalmú vasútvonal bezárására és forgalmának közútra terelésére már az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció elfogadása előtt is sor került Magyarországon. Amikor 1959 őszén Kossa István elrendelte a Harkányfürdő–Drávaszabolcs, Körmend–Pinkamindszent és Szőreg–Vedresháza között a vasúti forgalom korlátozását, illetve megszüntetését, először került sor a magyar vasúttörténetben – a háborús kényszerintézkedéseket nem tekintve – a forgalom intézményes megszüntetésére. Ez idő tájt a szakemberek még éles különbséget véltek felfedezni a tőkés és szocialista országokban végbemenő vasútbezárások között. Például úgy gondolták, a nyugati államok kisforgalmú vasútvonalainak bezárása nem biztos, hogy az ottani állam nemzetgazdaságának egésze szempontjából a legelőnyösebb megoldás, hanem a vasúti és közúti vállalatok versenye által kikényszerített lépés. A nyugati államokban is sor került már a kisforgalmú vasútvonalak felszámolására – de ők erre „rendszerük ellentmondásai, a feloldhatatlan verseny

miatt kényszerülnek, addig nálunk ez is a népgazdaság egészének jóléte növelése érdekében tudatos, tervszerű munka eredményeként" jött létre.[131] A kapitalista országokban lévő „öldöklő verseny" következménye a „súlyos gazdasági hátrány", mert az egyes fuvarozási feladatokat nem az a közlekedési ág látja el, amelyik a leggazdaságosabban tudná elvégezni, hanem az, aki a versenyben pillanatnyilag a legerősebb.[132] Ellentétben Magyarországgal, ahol – a korabeli magyarázat szerint – a népgazdaság számára a legoptimálisabb változat érvényesül, mert a döntéseket komplexen, sokoldalúan, tudományos számításokkal alátámasztva hozzák meg: „csak szocialista államban lehetséges ilyen gondosság, a különböző igények és különböző nagyságrendi érdekek alapos egyeztetése és végül is a legdöntőbb érdek – a népgazdaság érdekének – érvényre juttatása."[133] 1963 után a közlekedési szaklapokból eltűntek a magyarországi vasút–közút kapcsolatból rendszerdicsőítő következtetéseket levonó megállapítások.

Kisforgalmú vasútvonalnak tekintették a normál nyomtávolságú vonalak közül a 400 árutonna-km/km/nap, a keskeny nyomtávú vonalak közül pedig a 200 átkm/km/nap értéket meg nem haladó forgalomsűrűséggel rendelkezőket. Bezárásukról, a forgalomátterelésről 1968-ban ütemezett programot állítottak össze. A végrehajtás irányítására és ellenőrzésére a KPM-ben felállítottak egy éves munkaprogram alapján dolgozó koordináló bizottságot. Ezen túlmenően minden egyes vasút-igazgatóságon – az érintett közúti szállítási vállalatok bevonásával – forgalomszervező bizottságok létesülnek. A program finanszírozására a Közlekedéspolitikai Alap szolgált.

Az első években – 1968–1971 között – még minden területi kívánságot messzemenően figyelembe vettek. A előzetesen tervezetteknél lényegesen magasabb költségű útépítések miatt az első nehézségek 1971-ben jelentkeztek. Az indokolatlan területi igények kivédése céljából a koordináló bizottság irányelveket dolgoztatott ki a forgalomáttereléssel kapcsolatos útépítések, korszerűsítések és burkolatjavítások műszaki paramétereiről.[134] 1972-ben a KPM már látta, hogy a program eredetileg tervezett ütemét lassítani kell, és azokat a vonalakat kell előbbre sorolni, amelyek forgalomátterelése nem igényel nagyobb beruházást. A forgalomátterelési programot pénzügyminisztériumi revizorok is megvizsgálták. (Vö. 50. sz. dokumentum.) A pénzügyminisztériumnak az volt az álláspontja: az önfinanszírozási elképzelések deformálódtak, a koncepció végrehajtásában pedig – az állandó területi egyeztetések miatt – nem tükröződik a központi akarat. Mindebben Csanádi Györgynek személyesen is nagy volt a felelőssége. Csanádi a koncepció pénzügyi alapjait érintő kérdésekben ugyanis úgy lavírozott, hogy a jelentős befolyással rendelkező pártemberek – nagy költségkihatásokkal járó – kéréseinek helyt adott. Mindezt megemlítette az országgyűlés ipari bizottságának 1971. év eleji ülésén is: „A helyi szervek közül nagyon sokan ebben az akcióban olyasmit látnak, hogy módjuk van most az úgyis nehéz úthelyzetben valamit segíteni magukon, és olyan utak megépítését és rekonstrukcióját is kérik, amelyeknek semmi közük nincs a vasút vagy az állomás megszüntetéséhez. Egy pár helyen mi megtettük, pl. gödöllő–veresegyházi útvonal megszüntetésével kapcsolatban rendbe hoztuk Gödöllő egész közlekedését, amire úgyis szükség lett volna, vagy a veszprém–alsóörsi vonalon is, csináltunk Veszprémben olyan útépítési munkát, ami szükséges volt, de nem éppen annak a vonalnak a megszüntetésével állt összefüggésben. Azonban éppen az útépítés drágulása miatt nem fogjuk tudni folytatni, és mivel az előbbi ígéretünkhöz képest nem akarunk a helyi szervek ellenére megszüntetni vonalakat, és ha mindinkább jönnek ezek a kérések, akkor sajnos bizonyos mértékig le fog lassulni a mi áttérési akciónk. Ez úgy érzem rendkívül veszélyes lenne, mert nehezítené az egész közlekedés fejlesztését. [...] a motorizáció fejlődésével kapcsolatban rendkívül nagy a feszültség."[135] Csanádi láthatóan élvezte a megyei értekezleteken ráháramló dicsőséget és tiszteletet, ami kijárt a megyék igényeit kielégítő, az infrastrukturális beruházásokra milliókat kiosztó nagyvonalú miniszternek. Ilyen volt például a zalabér–batyk–bajti elágazás közötti 38 kilométer hosszú pálya bontásának és a földterület helyreállításának esete is, amire 15 millió forintot kellett kiadni.[136]

1973–1974-ben a MÁV két kérdésben (amortizáció, honvédelmi érdekek) is vereséget szenved. 1973-ban felülvizsgálták az 1968-as programot, mert a Közlekedéspolitikai Alap működéséből úgy tűnt, hogy a MÁV pénzügyi helyzetét rontja a hálózatcsökkenés. A MÁV-nak eredményjavulás címén egyre magasabb összegeket kellett befizetni az alapba, ami már sértette a vasút érdekeit.[137] 1974-ben a Honvédelmi Minisztérium az 1968-as tervekhez képest jelentősen megnövelte a honvédelmi érdekből fel nem számolható vasútvonalak számát, illetve hosszát.[138] Az 1144 kilométer hosszú, bezárásra ítélt, normál nyomtávolságú vasútvonalból 316 kilométer pályát (Bicske–Székesfehérvár, Zalalövő–Zalaegerszeg, Kecskemét–Kunszentmárton, Hegyfalu–Bükk, Debrecen–Sáránd, Lakitelek–Kiskunfélegyháza) fenntartandónak nyilvánítottak. A vasúti főosztály hiába tiltakozott.

A sínek felszedésének kérdése érintőlegesen már 1968-ban, a közlekedéspolitikai koncepció országgyűlési vitájában felmerült. Egy Győr-Sopron megyei képviselő kérdésére Csanádi megígérte: a KPM vállalatai bejelentik az illetékes járási tanácsoknak, van-e kezelésükben olyan terület, amelyre nincs szükségük. A program első éveiben a bezárt vonalak helyreállítását a helyi tanácsok, termelő-

131 Fehérvári László: Néhány adat egyes kisforgalmú vasútvonalak forgalmának megszüntetéséről. *Közlekedési Közlöny*, 1959. 15. évf. 822.

132 Kossa István: *A magyar közlekedéspolitika időszerű kérdései.* Budapest, 1962. 22.

133 Csoltó László: Az egyes vasútvonalak forgalmának megszüntetésével kapcsolatos szabályozásokról. *Közlekedési Közlöny*, 1959. 15. évf. 717.

134 Az irányelvek a forgalom nagyságának mértékében határozták meg, mely utakon milyen mértékű beavatkozást szükséges elvégezni. Az irányelveket 1972. január 1-jei hatállyal szakhatósági utasításként kiadták a KPM közúti igazgatóságok részére.

135 *Jegyzőkönyv az országgyűlés ipari bizottságának üléséről.* 1971. december 13. (MOL XIX–H–1–pp 1. 94. doboz.)

136 A koordináló bizottság a munkálatokra eredetileg csak nyolcmillió forintot engedélyezett, de az időközben megtartott megyei értekezleten Csanádi megígérte a többletigény átutalását is. A vasúti főosztály végig fenntartotta elutasító álláspontját. (MOL XIX–h–1–pp 2. 68. doboz.)

137 A Közlekedéspolitikai Alap képzéséről és felhasználásáról szóló 55/1968. számú miniszteri utasítás értelmében a miniszter hatáskörébe tartozott annak meghatározása, hogy a megszüntetésre előirányzott kisforgalmú vasútvonalak felszabaduló állóeszközeivel kapcsolatos amortizáció összegéből mennyit kellett a MÁV-nak az alapba befizetni.

138 *Korrekciók az eredeti vasútvonal-felszámolási programhoz.* 1972. október 12. (MOL XIX–h–1–pp 2. 62. doboz.)

szövetkezetek ingyen vállalták, 1972-ben viszont a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium a földvédelmi törvényre hivatkozva a felhagyott vasúti pályák termelésre alkalmassá tételét a Közlekedéspolitikai Alapból kívánta finanszíroztatni. Ez a követelés elviselhetetlen terhet rótt a MÁV-ra, illetve a Közlekedéspolitikai Alapra, emiatt vita robbant ki: a földvédelmi törvény hatálya kiterjed-e a korábban vasúti célokra kijelölt területekre? A MÁV általánosságban minden vasútvonal-felszedést – kizárólag anyagi megfontolásból – elutasított: nem akarták a vasút erőforrásait erre pazarolni. Kompromisszumként az érintett megyék állásfoglalását kérték a felhagyott pályák helyreállítása kérdésében. Felvilágosították az érintetteket az alternatívákról: ha igénylik a földterület helyreállítását, és emiatt a forgalomátterelés gazdaságtalanná válik, akkor ott elállnak az adott vonalak bezárásától. Ahol a megyei tanácsok vállalták, hogy a felhagyott vasútvonalak területén nem alkalmazzák a földvédelmi törvény előírásait, ott nem került sor a pálya elbontására. De nem minden pályamegszüntetés szolgált mezőgazdasági célokat, a Kisújszállás–Dévaványa közötti vasúti síneket például a 4-es főút korszerűsítése miatt kellett felszedni.

1968–1982 között összesen 634 kilométer normál, 360 kilométer keskeny nyomtávú és 672 kilométernyi gazdasági vasútvonalat számoltak fel Magyarországon. Arra vonatkozóan, hogy a forgalomátterelés összességében hány utazót, mekkora tömegű árut érintett, csak 1979. évi adatokkal rendelkezünk. Eszerint 1400 kilométernyi vonal bezárása összesen ötvenezer ember utazására, napi tízezer tonna áru fuvarozására hatott ki, a bezárások miatt mintegy 1200 vasúti dolgozót kellett más szolgálati helyre irányítani. A forgalomátterelési program sorsát az Állami Tervbizottságnak az a határozata (5045/1980.) pecsételte meg, amely szerint az elkülönítetten kezelt központi alapokat – így a Közlekedéspolitikai Alapot – meg kell szüntetni. Emiatt a Közlekedéspolitikai Alapból 1982. január 1-je után már nem lehetett kifizetéseket teljesíteni. Az új finanszírozási rendről azonban az érdekeltek már nem tudtak megállapodni, így 1984-ben a MÁV még mindig mintegy 600 kilométernyi gazdaságtalan, kisforgalmú vonalat tartott számon. E vonalak forgalmi sajátosságait egy új, a korábbiaknál összetettebb módszerrel, ismételten megvizsgálták. Az új eredmények alapvetően eltértek a korábbiaktól: egyetlen pályaszakasz kivételével valamennyi vonal további üzemeltetése gazdaságosabb, mint megszüntetése, és „a népgazdaság számára a vasúti fuvarozás előnyösebb úgy a jelenben, mint a jövőben. Ebből adódóan e kisforgalmú vasútvonalaknak prioritást kell biztosítani a közúti forgalommal szemben."[139] Ez a jelentés nagy megkönnyebbülést okozott a költségek viselése felett évek óta meddő vitát folytató feleknek.[140] 1985. június 20-án a közlekedési minisztériumban utoljára ült össze a koordinálóbizottság.

139 *Kisforgalmú vasútvonalak és állomások új vizsgálati módszer szerinti területi vizsgálata.* (MOL XIX–h–1–pp 15. 357. doboz.)

140 A vitába az 1980-as évek elején újabb résztvevők is bekapcsolódtak. Tanulságos például az Ipari Minisztérium 1983-as véleménye: ha a vasúti mellékvonalak megszüntetése népgazdasági érdek, akkor az ezzel összefüggő beruházások (új fogadóhelyek, raktárak építése stb.) költségeit miért viseljék a vállalatok. Akkor a másutt keletkező nyereség egy részéből kell ezeket a kiadásokat fedezni. „Ha viszont nem ez a helyzet, úgy a mellékvonalak megszüntetése nem hasznos, hanem népgazdaságilag káros." (MOL XIX–h–1–pp 15. 357. doboz.)

Miért nem lehetett a magyar közlekedéstörténet maradéktalanul sikeres programja a kihasználatlan, alacsony forgalmú pályák bezárása? A forgalomátterelési program folyamatosan rendkívül bonyolult, egymással ellentétes érdekek kereszttüzében állt. Általánosságban minden egyes érdekelt elfogadta, hogy racionálisabban kell működtetni a vasutat, az alacsony forgalmú, veszteséges pályaszakaszokat be kell zárni, a nagy forgalmú vonalakat pedig a 20. század követelményeinek megfelelő színvonalra kell emelni. A gyakorlatban azonban a közlekedési tárca nem volt felkészülve arra a nyereségmaximáló taktikára, amelyet az érdekeltek űztek. Teljesen szokatlan volt, hogy a korábbi gyakorlattól eltérően már nem homogénnak feltételezett társadalmi érdekek mentén zajlanak az események, hanem eltérő érdekek és cselekvések léteznek. Az érintett települések például olyan közlekedési beruházásokat is a Közlekedéspolitikai Alap terhére kívántak elszámolni, amelyek a forgalomáttereléssel nem függöttek össze.[141] De lehetett-e ezen csodálkozni? Az 1967 előtti tizenkét év összes közlekedési beruházásából Baranya, Zala, Békés, Csongrád, Tolna és Nógrád megyékre a fejlesztések kevesebb mint 1%-a esett, és ennél csak minimálisan volt jobb a helyzet Vas és Somogy megyékben. Az informális alkudozások részleteiről, a nagy hatalmú patrónusok lobbizásairól leginkább a tervezett és megvalósult költségkimutatások különbségei árulkodnak. De az is kétségtelen, hogy az előzetes számítások számos tényező (útépítések, műszaki előkészítés) költségkihatását alábecsülték. A vasútmegszüntetések továbbgyűrűző hatásait (települések fejlődése, munkaerőmozgás, telekárak, a kistermelők elmaradása a városi piacokról) a kisforgalmú vasútvonalak bezárásánál senki sem vizsgálta, senki sem vette figyelembe.[142] Mindezeken túl még arról is vita volt: mi volt előbb, a tyúk vagy a tojás? Erdősi Ferenc például azt állította, hogy a mellékvonalak gyenge kihasználtsága a szolgáltatási minőség elhanyagolásának a következménye. A MÁV minderről fordítva vélekedett: előbb pártolt el az utazóközönség az érintett vonaltól, és utána következett a hanyatlás és bezárás. Egyes vonalbezárásoknak inkább lokális (például a Bicske–Székesfehérvár, Gödöllő–Veresegyház), másoknak pedig regionális hatásai voltak. A Dunántúl északnyugati és déli részén például a vonalbezárások hatása összegződött, Somogy megye déli és középső része között pedig megszűnt a vasúti kapcsolat. 1979-ben a közlekedéspolitikai koncepciót értékelve az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztálya úgy fogalmazott: a forgalomátterelés esetenként hátrányos volt a lakosság és a termelőüzemek számára.

A kisforgalmú vasutak bezárásával keletkező megtakarítások ígérete a vasút modernizációjának érzelmileg is elkötelezett szakemberek számára azt jelentette, hogy az államtól „függetlenül", immáron a vasút saját megtakarításaiból lesz pénz arra a korszerűsítésre, amire az állam szemmel láthatóan nem kíván áldoz-

141 Ugyanez történik napjainkban is az autópálya-építések kapcsán. Az autópálya-építésben érdekelt önkormányzatok általános igénye, hogy a területüket keresztező autópálya-szakaszokhoz a kiegészítő beruházások (például az M7-es balatoni szakaszának megépítésekor a teljes vízelvezető rendszer) is elkészüljenek.

142 Az 1970-es évek elején már törekedtek a tovagyűrűző hatások elemzésére. 1972-ben KPM a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola marxizmus–leninizmus tanszékétől megrendeli „A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának társadalmi hatásai" című kutatási téma kidolgozását. A kutatási jelentés azonban mind ez ideig nem került elő.

ni.[143] Nem valamiféle vasútellenesség, hanem éppenséggel a vasút iránti elkötelezettség, a korszerűsítése iránti csillapíthatatlan szakmai becsvágy hatotta át a bezárással kapcsolatos döntéshozatalt. Amikor a szakemberek számára kiderült, hogy csalatkoztak ez irányú reményeikben, elpártoltak a forgalomátterelés szívvel-lélekkel történő támogatásától.[144] Egy 1977-es, a bezárásokat értékelő dokumentum szerint a forgalomátterelés egyedül az abban érintett vasutasok részéről váltott ki ellenállást, mert ennek következtében mintegy ötezer dolgozó munkarendje, munkaköre megváltozott.[145]

Számos kérdést felvetett az emberek viselkedésében – a szavak és tettek különbözőségében – rejlő ellentmondás is. Inkább csak szavakban ragaszkodtak megszokott vicinálisaikhoz, de alig-alig utaztak azokon.[146] Sajátos módon, a bezárásokat elutasító közhangulat megerősödésében közrejátszott a KPM vezetőinek viselkedése is az 1970-es évek végén. A vasútbezárás társadalmi elfogadottságának erősítése ugyanis már korántsem volt olyan fontos, mint korábban. Pullai Árpád a vasútbezárásoknál lényegesen kisebb ügyekben, érdektelenebb szituációkban sem tűrt ellentmondást.

A közlekedésügy vezetőit meglepetésszerűen érte az a felismerés is, hogy egy-egy vasútvonal bezárása nemcsak a bezárt szakasz mentén létesített autóbuszjáratok forgalmát növelte meg, hanem a lakosság – az átszállások elkerülése, kényelmi szempontok miatt – kiterjedtebb távolságban is átpártolt az autóbuszokhoz. A beállított új autóbuszok szállítási kapacitása tehát hiába volt összhangban a bezárt vasútvonalak egykori napi utasforgalmával, az új utazási szokások miatt a buszjáratok száma elégtelennek bizonyult.

A kisforgalmú vasútvonalak bezárását kísérő irracionális spekulációk[147] mellett számos érzelmektől fűtött cikk is megjelent ezekben az évtizedekben. Az

143 1968-tól liberalizált volt a beruházáspolitika. Ettől kezdve a vállalatok nyereségük egy részét szabadon beruházhatták.

144 A MÁV önálló, vállalati beruházásainak növekedése hivatkozási alap volt az állami beruházások csökkentésére.

145 *A KPM előterjesztése az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása és továbbfejlesztésének főbb kérdései tárgyában.* 1977. december. (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 347. ő. e.)

146 „Az utóbbi időben azonban az utasok és a fuvaroztatók részéről is több vélemény hangzott el, amelyben a jelen gazdasági helyzetben nem tartják célszerűnek a forgalomátteréléseket. A tömegkommunikációs szervek nem ismerve a forgalomátterelés célját, szükségességét, hangot adtak ennek a nézetnek, és úgy tüntették fel a forgalomátteréléseket, mint a népgazdasági gazdaságosság és hatékonyság elleni intézkedéseket. A realitás helyett felszabadították a nosztalgiát. Megnyilvánulásaikkal az érdekelteken kívül a közvélemény széles rétegére kiterjesztette az antiszimpátiát [sic!]." *Emlékeztető a koordináló bizottság 1980. május 20-i üléséről.* (MÁV Rt. Irattára 114946/1980.)

147 „Az igazi vasutasokat sohasem lehet meggyőzni arról, hogy bármely vasútvonal megszüntetése indokolt lehet. [...] ha néhány várakozó vasutas beül pihenni egy mellékvágányra tolt szerelvény első osztályú kocsijába, mindig előkerül az egykori vezető neve, akinek a koncepció kidolgozását tulajdonítják. Felemlegetik, hogy a vezető egyéni babérokra tört, nem véletlenül rakatta el Baross Gábor szobrát a Keleti pályaudvar elől – nyilván azért tette, hogy a sajátját állítsa a helyébe. Tájékozottabb vonatvezetők és kalauzok azt is rebesgetik, hogy az egykori vezetőnek a veje a Volánnál dolgozik, és családi ajándékként passzolt át jó vonalakat az autóbusz-vállalatnak." Moldova György: *Akit a mozdony füstje megcsapott.* Budapest, 1977.

ezekben szereplő állítások közül számosat nem támasztanak alá a levéltári források. Bevett nézet például, hogy a vasúti sínek felszedése a lakossági tiltakozásra adott hatalmi válasz volt, s mint ilyen a rendszer erkölcsi romlottságát példázza. De ellentmondás van a vasutasok emlékezete és a levéltári források között is. Vannak, akik azt állítják: a bezárásra ítélt vonalak menetrendjét készakarva úgy állították össze, hogy az sem iskolába, sem munkába, sem piacra járásra ne legyen alkalmas. Eddig ezt sem támasztotta alá bizonyíték.

Tér és település

A közlekedési infrastruktúra térbeli koncentrálódásával, az ország kistérségei, régiói és nagytájai közötti különbségek feltárásával foglalkozó közlekedési-térszerkezeti kutatások az elmúlt évtizedekben számos új nézőponttal, elemzési módszerrel, illetve nagy jelentőségű következtetéssel gazdagították a közlekedéstudományt.[148] Az ország monocentrikus térszerkezetének kedvezőtlen következményeit, a fővárostól független vidék–vidék közötti kapcsolatok erősítésének szükségességét a korban sokkal inkább tudományos kutatók fogalmazták meg, mintsem a közlekedésügy vezetői hangoztatták volna. Ez utóbbiak a térszerkezetből adódó problémákat megemlítették ugyan a beruházási keretekért folytatott küzdelmeik adott pillanataiban, de csak úgy, mint egy nem túl átütő, ésköztudottan nem túl hatásos érvet. Általában véve a közlekedési tárca sokkal inkább az egyes ágazatokra koncentrált, ágazati struktúrákban gondolkodott, mintsem térszerkezetben. A térszerkezeti hátrányokat elszenvedő megyék is inkább a gyenge forgalmi kapcsolataik következményeire hivatkoztak. Bács-Kiskun megye például rendre felvetette a dunaföldvári híd korszerűsítésének, vagy a Fülöpszállás–Solt közötti 18 kilométeres vasúti összeköttetés megépítésének ügyét.[149]

148 A hazai településtudományi, térszerkezeti stb. munkálatok legfontosabb kutatóhelye az MTA Regionális Kutatások Központja. Az intézet munkatársai 1985 óta számos – történeti gondolkodásmódot is formáló – alapmunkát bocsátottak közre. Témám szempontjából kiemelkedők Erdősi Ferenc publikációi. Vö. Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom*, 1987. 1.; Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat alakulásában. *Tér és Társadalom*, 1987. 3.; Közlekedés és vonzáskörzetek. *MTA RKK DTI Közlemények*, 1985. 112–232.; Magyarország belföldi közlekedési kapcsolati rendszerének főbb területi-települési jellemzői. *Földrajzi Értesítő*, 1991. 265–295.; A közlekedési-telekommunikációs viszonyok hatása a városok szerkezetének alakulására. *Tér és Társadalom*, 1990. 2.; Magyarország közlekedésének területi problémái. *Földrajzi Közlemények*, 1992. 13–27.; Magyarország kommunikációs tengelyeinek alakulása. *Tér és Társadalom*, 1996. 1.; A közlekedési-telekommunikációs viszonyok hatása a városok szerkezetének alakulására. *Tér és Társadalom*, 1990. 2.; *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza.* Budapest, 2005.

149 Ezek a beruházások ugyanis Budapest elkerülésével összekapcsolták volna a Dunántúlt az Alfölddel. Vö. Bács-Kiskun megye: *Jelentés a közlekedéspolitikai koncepció megyei célkitűzéseinek végrehajtásáról.* (MOL XIX–H–1–pp 2. 60. doboz. 253 604/1972.)

Monocentrikus térszerkezet

A 19. században kialakított monocentrikus térszerkezetet a közlekedési beruházások térbeli koncentrációja tovább erősítette. 1956 és 1967 között a közlekedési beruházások 73%-a a fővárosban, 5%-a Borsodban, 2-2%-a pedig Bács-Kiskun és Heves megyékben valósult meg. A fennmaradó 18%-on pedig a többi megye osztozott. 12 év alatt Tolna és Nógrád megyékben az egy főre jutó közlekedési beruházás alig 600, Budapesten pedig 21 ezer forintot ért el.[150]

Mit jelentett a hétköznapokban a monocentrikus térszerkezet? Magyarország fővárosában összpontosultak a vasúti fővonalak, innét indultak és ide érkeztek a gyors- és expresszvonatok. Budapest elkerülésével alig néhány személyvonat (illetve autóbuszjárat) kötötte csak össze a Duna által elválasztott országrészeket. Debrecenből Pécsre csak fővárosi átszállással lehetett eljutni. A főváros–megyeszékhelyek közötti vasúti kapcsolatokhoz hasonlóan szervezték meg a megyeszékhely–települések közötti kapcsolatokat is: lehetetlen nem észrevenni az összefüggést a közlekedés hierarchikusan felépített területi szervezetei és a közigazgatási hierarchia között. Sőt az adott országrészek megyeközpontjai közötti kapcsolatok is fejletlenebbek voltak, mint a megyeközpont–főváros közötti összeköttetések.

A közúti motorizációs robbanás a monocentrikus térszerkezetet alig befolyásolta. Mindennek szélsőséges megnyilvánulása: Budapest belvárosában futott össze Magyarország valamennyi főútja, az 1960-as években a Rákóczi út volt az ország tengelye. 1950–1990 között nem épült a fővárosban olyan külső híd, mely a főváros belső területein átzúduló forgalmat enyhítette volna. Az állam a közúthálózat fejlesztését az 1970-es évekig a településen belüli és a települések közötti forgalom egyesítésével kívánta megoldani. Abból az előfeltételezésből indultak ki, hogy nem szükséges településeket elkerülő útszakaszokat építeni, mert az állam szabályozza (korlátozza) a személyautó-tulajdonlást. Az úthálózat kapacitásával nem arányos járműállomány-növekedést pedig az állam képes megakadályozni. Ez a tévedés különösen Budapest esetében bizonyult súlyosnak.

A szocialista Magyarországon a termelés regionális szerkezete és az ország településszerkezete közötti szakadékot a dolgozók utaztatásával (illetve munkásszállások építésével), a hivatásforgalomban érvényes menetjegy-kedvezményekkel stb. próbálták áthidalni. A késleltetett városfejlődés egyik jellemzője volt az iparban dolgozó népesség ingázása falusi lakóhelye és városi munkahelye között.[151] Ezek a közlekedés-földrajzi kapcsolatok lesznek az agglomeráció kialakulásának elindítói. Az 1980-as évek első felére az egy főre jutó utazási teljesítmény (igény) közel 15%-kal meghaladta a nemzeti jövedelem alapján számított európai trendértéket. A települések közti munkaerő-áramlások által leginkább érintett térségek: Budapest és tágabb környezete, valamint a legnagyobb vidéki ingázóközpontok: Miskolc, Debrecen, Győr és Székesfehérvár. 1960-ban az aktív keresők 13%-a, 1970-ben már 20%-a, 1980-ban 24%-a (1,2 millió dolgozó, közülük egymillióan községi lakosok) napi ingázó. Az ezt vállalók túlnyomó többsége (1984-ben 79%-a) fizikai munkakörben dolgozott. A legrosszabb helyzetben a nagyvárosi munkásszálláson élő, hétvégi feketevonatokkal[152] falujukba hazautazó, jobbára csak segéd- és betanított munkát elvállalni képes munkavállalók voltak. A községek helyzete erőteljesen differenciálódott: szoros kapcsolat létezett a települések népessége és vasúti/autóbusz hálózati kapcsolataik között. 1960-ban az 500 lakosnál kisebb falvak alig 30%-a rendelkezett vasútállomással, kétharmadukat érintették a rendszeres autóbuszjáratok. Az 500–1000 fővel bíró községek csoportjában ez az arány 39 és 77%. Azok a települések, amelyek nem a gazdasági, államigazgatási-szervező, oktatási stb. funkciókat ellátó központokat összekötő erővonalak – azaz Magyarország területi munkamegosztásának legfontosabb központjai – vonzásában feküdtek, közlekedés-földrajzi pozíciójuktól (hálózati kapcsolataiktól) látszólag független hátrányokat is elszenvedtek. A községek infrastrukturális fejlődésének forrását a lakosság önerős építkezései és a termelőszövetkezetek beruházásai biztosították. Az aprófalvak, tanyák megmaradását nagyban segítették a mezőgazdasági termelés igényei: itt épültek bekötőutak, villanyvezetékek, és ezekben jártak a menetrend szerinti autóbuszok is.

150 Palotás Zoltán: A közlekedés területi megoszlása. *Területi Statisztika*, 1970. 611.

151 Konrád György–Szelényi Iván: A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 1971. 12. 19–35.

Településfejlesztés és közlekedéspolitika

Magyarországnak az 1950-es években nem volt területfejlesztési politikája. 1958-ban az MSZMP Politikai Bizottsága iparteleptésről szóló határozatában a területi szempont még csak az iparfejlesztés függvényeként szerepelt. Az 1970-es évek elején az Országos Tervhivatal a hosszú távú területfejlesztési elképzeléseit két lehetőségre is kidolgozta: az egyik az ipar és az infrastruktúra fejlesztését a már fejlettebb területekre és településekre összpontosította, a másik a fejlesztést a fejletlenebbekre koncentrálta. Mindkét elképzelésben azonos fejlesztési koncepció szerepelt a fővárosi agglomeráció, illetve az apró- és kisfalvak, tanyás térségek vonatkozásában. Az elfogadott Országos településhálózat-fejlesztési koncepció[153] a települések közötti fejlettségbeli aránytalanságok csökkentésének céljából, a településeket funkcionális alapon hierarchikus rendbe sorolta. Budapest növekedésének ellensúlyozására öt vidéki növekedési pólust (Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr) jelöltek ki. A központi fejlesztések ettől kezdve leginkább ezeket a városokat érintették. Ezzel párhuzamosan a KPM kidolgozta a városi közlekedéspolitika alapelveit is, amelynek alaptézise: a városi közlekedés színvonala feleljen meg az adott város általános fejlettségének.

A településfejlesztési és közlekedéspolitikai koncepciók összehangolása az 1970-es évek első felének jellemző államigazgatási feladata lett. 1974-ig 83 város közül 62-nek elkészült az általános rendezési terve, húsz egyszerűsített, egy (Kapuvár) pedig összevont rendezési tervvel rendelkezett. A megélénkülő város-

152 Ezeken a vonatokon különösen rossz volt a közbiztonság: engedély nélküli szeszesital-árusítás, szerencsejáték, verekedés, lopás stb. fordult elő. A vonatok egy részét a Budapesti Rendőrfőkapitányság tartalék zászlóaljának vonatkísérő százada biztosította.

153 A koncepciót 1968-ban fogadták el, 1981-ben módosították, 1985-ben pedig hatályon kívül helyezték.

rendezési tervezések a városok történelmi centrumaiban összefutó sugaras úthálózatát egy vagy több gyűrű kiépítésével (például Nyíregyháza, Debrecen, Kecskemét) igyekeztek feloldani. A völgyben fekvő városok (Miskolc, Veszprém, Gyöngyös) esetében a központot elkerülő, párhuzamos, tehermentesítő utakat alakítottak ki. Az 1960-as évek közepéig a városi közlekedés fogalma szinte teljesen azonos volt a tömegközlekedés fogalmával. Nem keletkeztek torlódások, forgalmi dugók, nem voltak parkolási nehézségek. Az 1960-as évek második felétől vált növekvő gonddá a városi közlekedésben az egyéni motorizáció. Az 1970-es évek közepén a magyar városok úthálózatának jelentős része még nem rendelkezett szilárd burkolattal. A burkolattal rendelkező belterületek aránya kiemelkedően magas Nagykanizsán (94%), Kecskeméten (85%), Pécsett (84%), Dunaújvárosban (82%), néhány kisebb alföldi városban (Jászberényben 9, Orosházán és Túrkevén 13-13, Törökszentmiklóson 18%) pedig rendkívül alacsony értékű. Az 1970-es évtized másik jellemzője: a városi belterületi utak pormentes burkolattal való kiépítése, a burkolatszélesség általános növekedése volt. Belvárosi gyalogos-, illetve korlátozott forgalmú övezetek kialakítására az 1980-as években került sor. A történelmi belvárossal rendelkező Egerben díszburkolatot létesítettek, utcabútorokat, virágosládákat helyeztek ki. Kecskeméten, Szentendrén, Győrben gyalogos-városközpontot alakítottak ki, 1984-ben Szombathelyen sétálóutcát jelöltek ki (1985). A történelmi városközpontok gépjárműforgalommal szembeni védelme megjelent az 1988. évi közúti közlekedési törvényben: ekkorra a történelmi belvárosokat forgalomszabályozási eszközökkel is védeni kellett a közúti közlekedés károsító hatásaitól. Ennek eszközei lettek a gyalogos- vagy sétálóutcák, illetve a korlátozott időtartamú fizető parkolás. Az 1980-as években Magyarországon még nem terjedt el a fizető parkolás, de már volt néhány vidéki város (Győr, Debrecen, Salgótarján), ahol léteztek differenciált parkolási övezetek. A rendszerváltás előestéjén már több városban sor került forgalomcsillapító intézkedésekre.

Az 1970-es évtizedtől a vidéki nagyvárosokban is általánossá vált a jelzőlámpás forgalomirányítás, gyalogos-aluljárók épültek, és a személyautó-birtoklás kezdte átalakítani a városlakók utazási szokásait. A lakótelep-építésekkel összefüggésben a megyeszékhelyeken átrendeződtek az autóbuszutas-áramlatok, a forgalom növekedésével párhuzamosan pedig csökkent az utazási sebesség. 1975-re a megyeszékhelyek belterületén 300, a külterületeken pedig 500 méterenként autóbusz-megállóhelyek álltak a városlakók rendelkezésére. A járatok csúcsidőben 10–20 percenként követték egymást. 1978-ra a Volán Tröszt vállalatai Magyarország 175 településén (közülük 99 község) üzemeltettek önálló helyi autóbuszjáratokat, de folyamatos, 18–20 órás üzemidejű, rendszeres autóbusz-közlekedés csak az ország harminc városában létezett.

Az öt vidéki nagyváros közül négyben (kivétel Pécs) a tömegközlekedés gerincét a villamosvasút jelentette, emellett összetett autóbusz-hálózatot építettek ki.[154] Miskolcon a város kelet–nyugati tengelyében lévő villamosvasutat 1964-ig

154 A korban az autóbusznak Magyarországon a vonzáskörzeti utasszállításban (kivéve a fővárosi agglomerációt) és a 10–20 kilométernél nem hosszabb utazások lebonyolításában volt jelentősége.

kétvágányúvá bővítették, Debrecenben 1970–1972 között az egyvágányú, kis kapacitású villamosvonalakat autóbuszokkal váltották fel. Az 1980-as évek elejére az öt nagyvárosban a budapestihez mérhető színvonalú tömegközlekedés alakult ki.

Budapest: metró és gépkocsi

Az ország legjobb hálózati fekvésű települése Budapest volt. A fővárosnak a 19. században kialakított, a vasúti közlekedés által erőteljesen befolyásolt térszerkezetét (hidak és pályaudvarok mentén kiépített gyűrűs, sugaras szerkezet) a metró és a gépkocsi módosította. A korszakban Budapestnek több közlekedésfejlesztési terve is készült (1958, 1963, 1965, 1968, 1972, 1980).[155] A budapesti közlekedésfejlesztés aranykora 1970-től 1985-ig tartott. Az Országos településhálózat-fejlesztési koncepció a fővárost és agglomerációs övezetét kiemelten fontosnak tekintette. Ebben a térségben a közlekedési viszonyok javítása nem csupán szolgáltatási kérdés, hanem gazdaságpolitikai probléma is volt: „a fővárosban a helyi közlekedés megjavítása a politikailag is szükséges nyugodt légkör biztosításának fontos eszköze".[156] A gyorsított ütemű fejlesztésnek az volt a koncepciója, hogy egy egységes gyorsvasúti hálózat (metróépítés, illetve a földalatti, a metró és az elővárosi vasutak kapcsolatainak megteremtésével) az agglomeráció teljes tömegközlekedésének mintegy felét képes lesz lebonyolítani. Így az egyéb föld feletti tömegközlekedési kapacitásokat nem kell ugrásszerűen növelni: a gépkocsiforgalom várható növekedése kielégíti az egyéni igényeket. Mindez azt jelentette, hogy a beruházási források mintegy kétharmadát az elővárosi gyorsvasutak és a metró fejlesztésére csoportosították. A maradékból pedig az úthálózat rekonstrukcióját (gyorsforgalmi utak bevezető szakaszai, forgalmi csomópontok, felüljárók stb.) oldották meg. A Budapest közlekedéséért felelős szakemberek a fejlesztési forrásokért folytatott küzdelmeikben sikeresen adaptálták Kádár János két – a közlekedéstől teljesen független – jelmondatát: „mi a gyalogosok pártján vagyunk", illetve „akié Budapest, azé az ország". A főváros közlekedésfejlesztési lehetőségei sokkal kedvezőbbek voltak, mint az öt kiemelt vidéki nagyvároséi. Várszegi Gyula visszaemlékezése szerint e két mondatra való hivatkozással és a budapesti első titkár intenzív segítségével mindent el tudtak érni a fővárosnak. A fővárosi közlekedésfejlesztő lobbi erejét Csanádi György is megta-

155 1958-ban a Fővárosi Mélyépítési Tervező Intézet elkészítette a „Budapest távlati közlekedésfejlesztési programja" című munkát. 1963-ban készült el a „Budapest 20 éves közlekedésfejlesztési tervének alapjai és koncepciója" című tanulmány. Ezt követte 1965-ben Budapest közlekedésfejlesztési koncepciója, amely az 1963-as terv korszerűsítésén alapult. 1968-ban elkészült Budapest közlekedésfejlesztési terve (három kötet). Ennek tartalmi kivonata az 1972-ben megjelenő „Budapest és környéke közlekedésfejlesztési tervének összefoglalása" című tanulmány. 1973-ban a Minisztertanács utasítja (3002/1973. sz.) az illetékeseket, hogy a főváros közlekedésfejlesztési tervét 5–7 évente korszerűsítsék.

156 Országos Tervhivatal: *Beszámoló jelentés a Gazdasági Bizottság részére a budapesti agglomeráció távlati fejlesztési koncepciójának kidolgozására irányuló munkálatok eddigi eredményeiről és problémáiról.* 1972. február 25. (MOL XIX–A–39–b 027/1972. 425. doboz.)

pasztalta: az 1960-as évek végén a KPM is kénytelen a fővárosi metróberuházáshoz néhány száz millióval hozzájárulni. Nem véletlenül jelentette ki Csanádi 1970-ben, az egyik kormányülésen – vélhetően némi keserűséggel: „Kétségtelen azt kell lássuk, hogy Budapest közlekedésének súlya, jelentősége, politikai súlya lassan nagyobb lesz, mint az országos közlekedésé."[157] A Budapest közlekedésfejlesztéséhez kapcsolódó érdekérvényesítés tehát a korszakban végig rendkívül erős volt, e lobbicsoport tagjai „szakértelmükre hivatkozva még Grósz Károly miniszterelnököt is le tudták inteni".[158]

A világvárosi színvonalú tömegközlekedési hálózat kialakítása az 1968-ban megszervezett Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) nevéhez fűződött. 1960–1980 között a fővárosi tömegközlekedésben csökkent a villamosok jelentősége, nőtt az autóbuszokkal végzett utazások száma. 1968–1984 között a villamosvasúti hálózat hossza 213 kilométerről 173 kilométerre csökkent. 1984-ben a fővárosi tömegközlekedés férőhelykilométer-teljesítményének 43%-a jutott az autóbuszokra, 17%-a a metróra, 25%-a a villamosra és a trolibuszra. A BKV 1976–1980 között beruházási eszközeinek 43%-át járműbeszerzésre költötte. Budapestet és vonzáskörzetét az 1970-es évek második felére szoros közlekedési hálózat kapcsolta egybe. A metró városformáló szerepe is kiemelkedő volt. Budapest történelmi városközpontjában az 1960-as években kialakított forgalmi rend 1976–1977-ben változott meg: adminisztratív korlátozásokkal igyekeztek kiszorítani a gépjárműveket a területről. 1970-től a Kiskörút, 1972-től pedig a Nagykörút és a pesti alsó rakpart által határolt területen korlátozták a tehergépjárművek forgalmát.

Autósvilág Magyarországon

A kádári konszolidáció fontos tényezője volt a fogyasztás, s ezen belül az autó birtoklása.[159] Az autók számának dinamikus növekedése ellenére a Kádár-korszakban a személykocsi folyamatosan hiánycikknek számított.

1957 végén Magyarországon alig 3700 magánszemély rendelkezett személyautóval.[160] 1958 tavaszán a kormány megengedte – 1959-ig csak autóvásárlási en-

157 Részlet Csanádi Györgynek a fővárosi tanács 4. ötéves tervcéljaihoz fűzött hozzászólásából a Minisztertanács 1970. augusztus 13-ai ülésén. (MOL XIX–A–83–a 1970. 451. jegyzőkönyv.)

158 Miklóssy Endre: A magyar szocialista rendszer összeomlása. *Valóság*, 1998. 8. 25.

159 Az ország személygépkocsi-állományának jövőbeli nagyságát a legtöbbször alábecsülték. Egy 1955-ös becslés 2000-re 270 ezer személyautót, egy 1959-es tanulmány pedig 700 ezer darabot tételezett fel. Az Útügyi Kutató Intézet 1963. évi vizsgálata – ami hivatalos állásponttá is vált (vö. KPM: *Országos közutak tervezési szabályzata, 1967.*) – ezt a számot 2,7 millióra emelte fel. Úgy számolták, az ezer lakosra eső 300 személygépkocsi fajlagos telítettségi érték 2010-re bekövetkezik. 2000-ben Magyarország személygépkocsi-állománya 2 millió 365 ezer volt.

160 Az 1950-es évekből alig rendelkezünk megbízható járműstatisztikákkal. A belső használatra készített, általában titkosított iratokban szereplő járműstatisztikai adatok nemcsak a hivatalos kiadványok adatsoraival, hanem a politikusok egymás közötti levelezésében szereplő adatokkal sem egyeznek meg. Mindennek az az alapvető oka, hogy a statisztikák nem tudnak mit kezdeni a gépjárművek üzemképes, illetve üzemképtelen voltával. A Közlekedési Minisztérium szerint 1949-ben 12 600 személyautó volt Magyarországon (ebből 8900 db magántulajdonban). Bebrits

gedély birtokában[161] –, hogy magánszemélyek új személyautót vásároljanak. A járműveket 1963. december 31-ig a budapesti székhelyű Csepel Kerékpár és Motorkerékpár Nagykereskedelmi Vállalat (Autóker) értékesítette. Használt autók vételével és eladásával az Autókereskedelmi Vállalat foglalkozott. 1964 elején létrehozták a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalatot. Magánszemélyeknek tilos volt autójukkal fuvarozni. A négyévesnél fiatalabb személyautókat a tulajdonos csak az Autókernek adhatta el. 1958. január 1-jétől magánszemélyek az üzemanyagot – korlátlanul vásárolható – utalványok ellenében kapták meg a benzinkutaknál. Az utalványokat az Ásványolaj-forgalmi Vállalat bocsátotta ki és a postahivatalok árusították. A visszaélések elkerülésére a kútkezelők magánszemélytől közületi utalványt nem fogadhattak el.

Kerékpár, motor, személyautó

Az 1960-as évtizedben a tartós fogyasztási cikkek közül a magyar háztartások leginkább az otthoni munkákat megkönnyítő eszközöket (mosógép, hűtőszekrény stb.) vásároltak. A járművek közül a kerékpár és a motorkerékpár volt tömegesen elérhető. 1960-ban 236 ezer, 1970-ben már 610 ezer motorkerékpár volt Magyarországon. 1960-ban 18 499 magánautó futott az utakon, ami körülbelül hét és félszer több, mint 1956-ban. 1962 elején közel 27 ezer lakos jelentette be vásárlási igényét, de a szakemberek úgy vélték, a tényleges vételi szándék ennél alacsonyabb, mert a „biztonság kedvéért" egy családból többen is jelentkeztek. Az elosztás előjegyzés alapján történt. 1959–1963 között az új autót vásárlók 73%-a szellemi (ezen belül 42% orvos, mérnök, író és művész), 25%-uk pedig fizikai foglalkozású.[162] A Belkereskedelmi Kutatóintézet által megkérdezett 860 gépkocsi-tulajdonos válaszai alapján a magánautósok legnagyobb csoportját a 31–40 éves családos férfiak alkották, nő autótulajdonosok gyakorlatilag nem léteztek. Az 1960-as években tipikus értelmiségi diszkussziók tárgya volt a személyautó, az emlékezetes „kicsi vagy kocsi" vita egy új társadalmi jelenséggel, a fogyasztói mentalitás (az azt megtestesítő autóbirtoklás) vélt következményeivel foglalkozott. 1963 őszén kisebb autóláz tört ki Magyarországon. A vásárlási kedv fokozása érdekében az OTP – általában a vételár 60%-ig – hitelt nyújtott a vásárolni szándékozóknak. (Az autók átlagos ára 59 ezer Ft volt.) A hitelvásárlás lehetőségét az év végéig közel ezernyolcszázan vették igénybe. Magyarországon az 1970-es évek az autózás páratlan virágzását hozták magukkal. 1974-ben 462 ezer, 1980-ban 978 ezer, 1983-ban már 1,2 millió személyautót birtokoltak a magyar állampolgárok.

Lajos egy Rákosinak továbbított 1950-es feljegyzése szerint 14 ezer személyautó volt az országban, 1951-ben egy másik neki címzett feljegyzésében már csupán 6303 autót említett. Egy 1954-es állapotfelmérés szerint január 1-jén Magyarország személygépkocsi-állománya: 9453 darab. Ebből 100%-os jó állapotban hat darab (Pobjeda típusúak), üzemképtelen 305. Az autók 71%-ának állapota 50%-nál gyengébb.

161 Az autóvásárlási engedélyekhez kisiparosok, kiskereskedők nem juthattak hozzá. Ezt a korlátozást úgy játszották ki, hogy megvásárolták az engedélyt az azzal rendelkező dolgozóktól.

162 Széles Istvánné: A magángépkocsi-vásárlás és üzemeltetés néhány kérdése. *Megyei és Városi Statisztikai Értesítő*, 1964. 452–459.

Az autó azonban nem csak egy volt a drága, tartós fogyasztási cikkek sorában. Az autóval rendelkező családoknak megváltozott az életmódja, kiadásaik szerkezete. Új igények keletkeztek: a családok kempingfelszerelést vásároltak, megjelentek a magyar autósturisták a bolgár és román tengerparton, majd a telekvásárlás és víkendházépítés került előtérbe. A magánautózás e jellemzői csak az 1980-as évek közepére változtak meg. 1986-ra a munkával, hivatalos utakkal, taxizással kapcsolatos igénybevételek már meghaladták a kikapcsolódással kapcsolatos felhasználást. Így a személyautó magyarországi megjelenésétől (1895) számított mintegy kilencven év múltán vált tömegesen használt munkaeszközzé. Az első számottevő üzemanyag-áremelésre 1974-ben került sor: 3-ról 4 forintra emelkedett a 86-os benzin literenkénti ára.[163] Ugyanez 1975-ben 4,6, 1979-ben 7,2, 1980-ban már 9,5 forint/liter. Az éves üzembentartási költség – 12–13 ezer kilométert figyelembe véve – az 1960-as években 7–7,5 ezer forint. A KSH 1986-os reprezentatív, a lakossági személyautó-használatot felmérő vizsgálata szerint a száz kilométerre eső fenntartási költségek 1971-ben 68, 1975-ben 111, 1981-ben 182, 1986-ra pedig 265 forintra emelkedtek.

A Kádár-korszakban a személygépkocsi-tulajdont és -használatot befolyásoló intézkedések döntő többségére (importpolitika, árszabályozás, belföldi értékesítés, üzemanyagárak stb.) a közlekedési tárcának nem volt közvetlen befolyása. Magyarország személyautó-beszerzéssel kapcsolatos ügyeiben a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága volt az illetékes. A személyautózás nem közlekedéspolitikai ügy, annak ellenére sem, hogy Magyarország összes, utaskilométerben mért személyszállítási teljesítményének egyre nagyobb hányada a magánautók használatából származott.[164] Kapitány Zsuzsa 1988-ban publikált tanulmányában úgy ítélte meg, Magyarországon még nem dőlt el, hogy a személygépkocsi-import ipari vagy politikai kérdés, ráadásul még fel sem merült, hogy lehetne kereskedelmi-piaci kérdés is.[165]

Autóforgalmazás

A KGST-országok közül egyedül Magyarország nem gyártott személygépkocsikat. Az autógyártás már a Rákosi-korszakban is felmerült, 1954-ben és 1956-ban is megvizsgáltatták a hazai törpeautó-gyártás megszervezésének gazdaságosságát. A KPM Autóközlekedési Főigazgatósága ideológiai okokból, a KPM Terv- és Műszaki Főosztálya az acélgyártás alacsony színvonalára és a rossz utakra hivatkozva, a Kohó- és Gépipari Minisztérium a magas önköltségi árra való tekintettel utasította el az autógyártást.[166] 1970-ben újból felmerült az autógyártás kérdése, a

163 A Gazdaságpolitikai Bizottság elé négy variációban kerül a benzináremelés. Ezek egyike a jegyrendszer bevezetését (magánautósoknak évi 12 ezer kilométerig) javasolta. (Az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottságának 1974. január 28-i ülése iratai. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 264. ő. e.)

164 A magánautók részesedése a személyszállítási teljesítményből utaskilométer alapján 1971-ben 17,7%, 1975-ben 29,3%, 1981-ben 40%, 1985-ben pedig már 44,3%.

165 Kapitány Zsuzsa: *A magyar személygépkocsi-piac kínálata.* Tanulmányok a gazdaság irányításáról és szervezetéről 37. sz. Budapest, 1988.

166 A KPM Autóközlekedési Főigazgatósága szerint „a törpeautók nem a dolgozó tömegek életszínvonalát, hanem a népgazdaság jelenlegi átmeneti korszakában az átlagnál magasabb keresetű

Nissan Motorgyár egy személyautó-összeszerelő üzem magyarországi létesítésére tett ajánlatot. Egy delegáció meglátogatta a japán gyárat, de végül az ajánlatot Magyarország számára kedvezőtlennek ítélték.[167]

Az éves gépkocsiimport mértékét Magyarország a KGST autógyártó országaival kétoldalú szerződésekben rögzítette. A behozatalt a magyar fél termékekkel egyenlítette ki. Az autó a KGST-n belül úgynevezett kemény árunak számított, bármely, a használati érték növelését célzó változtatás árnövelő tényező volt. A szocialista gyártmányú autók műszaki jellemzői (üzemanyag-fogyasztás, élettartam, karbantartási ráfordítás, környezetvédelmi normák) elmaradtak a világszínvonaltól. Magyarország különböző kétoldalú – szovjet, lengyel, jugoszláv – személygépkocsi-gyártási kooperációkban vett részt, amiért cserébe kész autók érkeztek az országba.

Magyarországon a személyautó-forgalmazás 1989-ig állami monopólium volt.[168] A Merkur nem egy kereslettől függő piacorientált vállalat, hanem egy többszintű hierarchikus szabályozási mechanizmus része, amelyben külkereskedelmi vállalatok, minisztériumok, párt- és kormányszervek vettek részt. Új autót vásárolni a Merkurnál alapvetően sorban állással lehetett, a várakozás ideje alatt a vevő hitelezett az eladónak. Magyarországon az átlagos kocsira várási idő az 1980-as évtizedben 2–3 év volt, de a Škoda és Lada típusokra várakozók számára ez 5–6 évig is elhúzódhatott. Az 1970-es évtized népautója, a Trabant az 1980-as években elveszítette népszerűségét. Az 1978–1979-es piackorlátozási intézkedések előtt még az összes megrendelés egyharmada Trabant és Wartburg típusokra vonatkozott, ez 1985-ben már alig 10%. A személyautóra, a legértékesebb tartós fogyasztási cikkre a magyar lakosság jelentékeny pénzösszegeket áldozott. 1978-ban az összes személyautó bruttó értéke magasabb volt, mint a vasút járműállományáé.

A személygépkocsi értékesítése során magas állami jövedelem realizálódott. Az 1970-es évek végén a költségvetés éves becsült bevétele a személygépkocsik-

személyek életszínvonalát emelnék. Ha a törpeautók szabadon kerülhetnének a forgalomba, úgy előreláthatólag az üdülő- és kirándulóhelyeket ellepnék a törpeautóval járó, magánfoglalkozást űző egyének és a bérből élők továbbra is az IBUSZ-vonatokkal tudnák csak megközelíteni az üdülőhelyeket." Szentaskó Antal: *Feljegyzés Földvári miniszterhelyettes elvtárs részére.* Budapest, 1954. november 2. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 162. ő. e.) A törpeautó-gyártás kérdését 1956-ban Gerő Ernő levette a napirendről.

167 A japán ajánlat – indulásként – havi kétszáz személyautó és ugyanennyi kisteher-gépkocsi összeszereléséről szólt. Ezt kívánták felfejleszteni – két szakaszban és három lépcsőben – évi hatvanezer autó gyártására. A beruházásban a vállalat 50%-ban vett volna részt. Az értékesítést a Nissan vállalta Magyarország és a szocialista országok kivételével. A kocsik gyári ára nem haladta volna meg az ezer dollárt. Horgos Gyula kohó- és gépipari miniszternek a Gazdaságpolitikai Bizottság 1970. augusztus 24-i ülésén kifejtett véleménye: „bizonyítottnak látom, hogy a cég elsősorban a KGST-országok piacaira akar bejutni", a javaslat Magyarország számára tőkés devizaszerzés szempontjából nem előnyös és nem biztonságos. (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 187. ő. e.)

168 1986. január 1-jétől bármely külkereskedelmi joggal felruházott magyar cég üzletet köthetett nyugati gyártmányú, tőkés valutáért vásárolható autóra. Nagy szenzációt keltett, hogy a Technoimpex néhány száz Fiat Uno és Volkswagen Golf személyautót importált. Még nagyobb lett a vihar, amikor a Belkereskedelmi Minisztérium hónapokon át azon hezitált: forintban vagy dollárban kérje a hazai vevőktől az autók árát. Végül a Merkur, mint értékesítő, az első ötszáz, legrégebben befizetett Lada-kombi előfizetőnek felajánlotta megvételre az autókat 395 és 349 ezer forintos vételáron. Vö. G. Bartha Ágnes: Behajtani tilos. *HVG,* 1987. szeptember 16.

ból 7–8 milliárd forintra rúgott, ebből a gépjárműadó 1,3–1,5 milliárdot tett ki. Az új autók eladási ára mintegy 37%-os forgalmi adót tartalmazott. Ezenfelül jelentős költségvetési bevétel származott az alkatrészek és az üzemanyag forgalmi adójából is. 1981–1985 között a Merkur által értékesített 484 ezer db új autó utáni árbevétel 53 milliárd forint, aminek tisztajövedelem-tartalma közel 25 milliárd forint (47%) volt.

Az állam számára a személyautó iránti kereslet a lakossági vásárlóerő szabályozásának hatékony eszköze volt (kötelező előtörlesztés, a beszerzési árnál jóval magasabb eladási árak, a magas forgalmi adó az alkatrészeken stb.). Az 1980-as években a megroggyant rendszer társadalmi bázisának megerősítése céljából az állam szemet hunyt a tömeges, soron kívüli autóvásárlás felett. A jogszabályi alap nélküli, soron kívüli autóértékesítés üteme 1985 után rendkívüli mértékben megnövekedett, a Merkur emiatt már a sorállókat sem tudta kielégíteni. Az 1987-ben beérkező személygépjárművek közel 27%-át (37 305 darab) sorszámon kívül értékesítettek. Ebből 11 670 darabot közületeknek, 10 009 darabot főhatósági keretre, 404 darabot a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosainak, 908 darabot biztosítós totálkárok rendezésére, 1230 darabot külszolgálatosok számára, 6332 darabot devizáért, 5274 darabot nyereményautóként, 522 darabot az úgynevezett CS-keret, 956 darabot a szolgáltató terhére adtak ki. A lakossági felháborodás növekedése és a rendszer legitimációjának megroppanása eredményeként 1988-ban KNEB-vizsgálat indult a sorszám nélküli értékesítésekről. (Vö. 72. sz. dokumentum.) Ennek során megállapították, hogy „a sorszámon kívüli személygépjármű-kiutalással rendelkezők nem 10%-kal többet fizettek az így vásárolt személygépkocsikért, hanem az 5–9 éves várakozási időtartam alatti fogyasztói árszínvonal-változásokat, valamint a gépkocsivételár-előleg után fizetett 2%-os letéti kamat többéves változatlanságát együttesen figyelembe véve, mintegy 40–50%-kal kedvezőbb áron jutottak személygépjárművükhöz".[169] A sorállás nélküli autóvásárlást, mint minden magyar állampolgár rendelkezésére álló lehetőséget, 1988 őszén a kormány még politikailag nem tartotta megvalósíthatónak.[170] Az autóforgalmazás liberalizációjára csak 1989-ben kerül sor.

Közületi személygépkocsik

A személyautó használatnak volt egy kérdésköre – a közületi személyautóké –, amelynek szabályozásával és ellenőrzésével az MSZMP vezető testületei lényegében többet foglalkoztak, mint a nagyobb súlyú, általános közlekedéspolitikai

169 *KNEB kereskedelmi főosztályának (dr. Saly Ferenc főosztályvezető) feljegyzése dr. Csöppentzky Ferenc főosztályvezető részére.* 1988. november 3. (MOL XVII–2–a 13. tétel 230. téma, 1988. 192. doboz.)

170 Dunai Imre kereskedelmi miniszterhelyettes Csáki Gyulához, a KNEB elnökhelyetteséhez írt levelében kifejtette, nem lát lehetőséget arra, hogy a soron kívüli autóvásárlást minden magyar állampolgár számára lehetővé tegyék: „Ez ugyanis azt a réteget juttatná kedvezőbb helyzetbe, amely egyéni lehetőségeinél fogva most is meg tudja vásárolni, akár szabad piacon is a járművet." Jellemző, hogy a levélnek ehhez a mondatához valaki – talán a címzett – a következő kézzel írt megjegyzést fűzte: „Tehát a többlet legyen másé és ne az államé?!" (MOL XVII–2–a 13. tétel 230. téma 1988. 192. doboz.)

kérdésekkel. (Vö. 52. sz. dokumentum.) 1957-ben a kormány minisztériumonként megállapította az évente kiutalható új gépjárművek számát. Az új előírás – az állami gépjárművek használata szempontjából – járandósági, szolgálati, személyi használatú és üzemi gépkocsikat különböztetett meg. Az úgynevezett szolgálati gépkocsit kizárólag hivatalos utazásra lehetett használni, havonta legfeljebb 3000 kilométerig, viszont szolgálati útnak számított a vezető lakása és munkahelye közötti út is. Az úgynevezett személyi használatú gépkocsikat a jogosultak (például miniszterhelyettesek) évi 6000 kilométerig nem hivatalos útra is használhatták. A legmagasabb rangú vezetők úgynevezett járandósági gépkocsira voltak jogosultak. 1961-re az állami személygépjármű-állomány – a járandósági autók nélkül – több mint 13 ezer darabból állt (ebből 8 ezer Budapesten volt), és éves üzemben tartási költsége meghaladta a másfél milliárd forintot. Az autópark olcsóbb üzemeltetése céljából az MSZMP Államgazdasági Bizottsága az Országos Tervhivatallal kidolgoztatta a személyautópark központosításának és taxi-rendszerben való üzemeltetésének koncepcióját. Ennek lényege: az autókat taxiutalványokkal lehetett volna igénybe venni, a központosítással felszabaduló járműveket minisztériumi főosztályvezetők és vállalati igazgatók részére értékesítenék, akik így meg fognak barátkozni a központosítás gondolatával. A javaslat fogadtatását könnyű elképzelni. Több mint egy év elteltével, 1962-ben az „ellenállást" letörendő az Országos Tervhivatal szigorúbb feltételrendszert dolgozott ki: meg kellett szüntetni a vezetők háztól házig történő szállítását, valamint négyszáz vezető szélesebb jogú autóhasználati kedvezményét is. Ez szerintük körülbelül 150 millió forint megtakarítást eredményezett volna a költségvetésnek, és természetesen be kellett volna vezetni az állami személygépjármű-állomány központosított működtetését is. Néhány tárgyalási kör után viszont az egész ügy feledésbe merült. 1972-re a közületi személygépkocsik száma harmincezerre nőtt.

A takarékossági kérdés 1972-ben újból előkerül. Adminisztratív eszközökkel meghatározták, hogy az egyes intézmények, vállalatok, hatóságok, társadalmi szervezetek stb. hány személyautót tarthatnak. A közületi személygépkocsijukat elveszített vezetők jogot kaptak a soron kívüli autóvásárlásra, sőt mindehhez hitelt is igénybe vehettek. 1973-ra így a közületi gépjárművek száma 5760 darabbal csökkent. A tervezett tízezer darabos csökkenést azonban nem sikerült elérni, mivel az érintettek tömegesen fedezték fel az adminisztrációs kiskapukat.[171] A pártapparátus tagjai autóvásárlásaikhoz különféle kedvezményeket kaptak. 1972-ben a párt- és KISZ-apparátus dolgozói a soronkívüliség és vásárlási hitel birtokában még csak alig 320 autót vásároltak. 1973-ban az igény 900 darab volt, ekkorra a területi munkával foglalkozó politikai munkások 40–50%-ának már saját autója volt. Az MSZMP Pártgazdasági és Ügykezelési Osztálya előnyben részesítette a nagyközségi és községi pártbizottságok függetlenített titkárait, a járási párt- és KISZ-bizottságok kádereit. A függetlenített titkároknak a saját autó használatáért havi 500 forint átalány járt.

171 Például a közületi személyautókat közfeladatokat ellátó, úgynevezett szolgáltató autónak minősítették. 1973-ban több szolgáltató gépkocsit tartottak üzemben, mint amit a feladatok indokoltak. (Vö. Észrevételek a közületi személygépkocsi használat szabályozásának végrehajtásáról szóló GPB előterjesztéshez, 1973. február 23. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 243. ő. e.)

Nemzetközi kapcsolatok

Az 1945 előtti Európában a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosók feletti minél szabadabb rendelkezés az abban érintett országok fontos nemzeti érdeke volt. Mindegyik állam arra törekedett, hogy a nemzetközi útvonalak előnyeit saját nemzetgazdasága érdekében kamatoztassa. A nemzetközi jelentőségű közlekedési útvonalak birtoklása a kormányok diplomáciai mozgásterét úgy tágította ki, hogy az ezzel kapcsolatos előnyeiket összekapcsolták más országokat érintő egyéb kérdésekkel (általában sérelmekkel). Az országok a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosó jellegétől függően (tengeri vagy folyami vízi út, vasúti pálya) más és más stratégiát követtek: tarifapolitikával, beruházásokkal, versenyútvonalak kiépítésével igyekeztek a forgalmat magukhoz vonzani, illetve másoktól eltéríteni. A magyar kormányok is hasonlóképpen cselekedtek, politikai, gazdasági eszközökkel próbáltak hatni Európa közlekedési kapcsolatrendszerére.

A szovjet érdekszférában

1945 után mindez megváltozott: a szovjet érdekszférába tartozó Magyarország nemzetközi közlekedési kapcsolatait alárendelte a Szovjetunió érdekeinek. 1950-ben a magyar és jugoszláv fővárosokat csupán két nemzetközi expresszvonat kapcsolta össze, 1948–1957 között még menetrendszerű repülőjárat sem közlekedett közöttük. A Kádár-rendszerben Magyarország Európa közlekedési kapcsolatrendszere formálódásának makrofolyamatába korlátozott–trendkövető módon kapcsolódott be. Korlátozottan abban az értelemben, hogy az ország sokáig elsősorban a szocialista közösség részeként, s csak másodsorban európai államként határozta meg magát.[172] Trendkövető abban az értelemben, hogy Magyarország általában nem kezdeményezett: közlekedési érdekeit megegyezésre hajlóan, kompromisszumok közepette, szövetségeseket keresve képviselte a KGST-ben. Arra törekedett, hogy a szocialista országok érdekellentétei ne kerüljenek nyilvánosságra. A trendkövetés a tőkés–szocialista országok közötti kapcsolatok terén is megfigyelhető. A nyugat-európai országok közötti viszonyt szorosabbra fűző új hálózatokra (például InterCity, EuroCity) válaszképp a szocialista országok is bővítették kapcsolataikat (például Inter-expressz). Az Inter-expressz hálózatban működő mintegy harminc vonatból 1988-ban alig három (Báthori, Hungária, Metropol) érintette Magyarországot. A szocialista Magyarország külgazdasági-külpolitikai orientációja az idő múlásával egyre kevésbé befolyásolta európai hálózati kapcsolatait. 1950-ben Magyarország közvetlen vasúti összeköttetésben 13, 1960-ban 25, 1970-ben 29, 1980-ban 28, 1990-ben pedig 39 európai útiránnyal állt. 1972-ben a magyar közlekedéspolitika nemzetközi vonatkozásaival szemben támasztott alapkövetelményt úgy fogalmazták meg, hogy az „hazánk és a szocialista országok érdekeinek figyelembevétele mellett illeszkedjen a kialakulóban lévő általános európai közlekedéspolitikához, különös tekintettel a szomszédos országok közlekedéspolitikai elgondolásaira".[173]

Magyarország nemzetközi közlekedési kapcsolatainak kérdéseiről, az ország érdekeiről a Kádár-korszakban alig-alig beszéltek. A szocialista országok közötti közlekedési és közlekedéspolitikai kapcsolatok problémái a nyilvánosság előtt rendkívül visszafogottan jelentek meg: általában kimerültek a nemzetközi expresszvonatok, a Malév-járatok ismertetésével, illetve annak taxatíve felsorolásával, hogy Magyarország hány nemzetközi jellegű közlekedési szervezet munkájában vesz részt. A közvélemény semmit sem tudott a KGST-tagállamok közötti szállítási érdekellentétekről, a tőkés országok közlekedési vállalataival kiépített kapcsolatokról, a légiforgalmi megállapodásokban megtestesülő megfontolásokról, a dunai vízi úttal kapcsolatos vitákról, a záhonyi átrakó körzetben periodikusan visszatérő magyar–szovjet érdekellentétekről. Mindebből a lakosságot semmi sem érintette közvetlenül. Az embereket inkább foglalkoztatták a korlátozott – de a többi szocialista országhoz képest sokkal kedvezőbbnek számító – utazási szabadsággal (útlevél, vízum, valutaellátás, IBUSZ-utak stb.) összefüggő kérdések.

Piros és kék útlevél

A Kádár-rendszer konszolidációjának éveiben kétféle (piros és kék) útlevelet rendszeresítettek a turisták számára. A piros útlevéllel a szocialista, a kékkel (háromévente egyszer) a tőkés országokba lehetett utazni. 1962-től kormányhatározat rögzítette, hogy a „kiemelkedő munkát végző személyeknek" ettől eltérően is lehetett útlevelet adni.[174] Az 1970-es években a piros útlevéllel történő határátlépéshez még külön utazási engedélyt (ez volt az úgynevezett ablak) is ki kellett váltani. Az 1970-es években már magyarok százezrei, később milliói lépték át az ország határát, kempingeztek a bolgár tengerparton, vásároltak be a csehszlovákiai sportboltokban, indultak rokonlátogatásra Erdélybe. A szocialista országok közötti nemzetközi gyorsvonatokra szinte alig lehetett helyjegyet kapni, a járatok rendkívül zsúfoltak és színvonaltalanok voltak. Az 1960-as évek elejétől a kormány felismerte az idegenforgalom konvertibilisdeviza-szerző jelentőségét, és ennek hatására nyitottabbá vált az ország a külföldiek számára.[175]

Egyre több külföldi turista kereste fel Magyarországot: 1971-ben az ország idegenforgalmi bevétele még alig tett ki 45 millió rubelt és 42 millió dollárt. 1977–1987

172 Kossa István szerint „Magyarország a szocialista tábor európai peremországa". Vö. Kossa István: *A magyar közlekedéspolitika.* Budapest, 1962. 69.

173 *A KPM Közlekedéspolitikai Főosztályának előterjesztése.* 1972. március 2. (MOL XIX–H–1–pp 2. 254105/1972. 96. doboz.)

174 A 3082/1962. számú kormányhatározat értelmében.

175 Az új szemlélettel az 1950-es évek pártkáderei nem tudtak mit kezdeni. E szemléletváltást jól illusztrálja az 1961. április 6-i minisztertanácsi ülés, amelyen Kossa István az idegenforgalom fejlesztésére irányuló elképzeléseit száz darab benzinkút vásárlására korlátozta, a szállodaépítést pedig nem kifizetődőnek (egy új szálloda száz év alatt amortizálódik) nevezte. „Megnéztük, hogy egyes helyeken milyen formában igyekeznek fellendíteni az idegenforgalmat. Például világkongresszust tartottak a foxterrier-tulajdonosok szövetségének tízéves fennállása alkalmából Bernben. Természetesen én nem ilyen bizarr dolgokra gondolok, de Magyarországon is lehetne tartani, különösen holtszezonban, különféle összejöveteleket." (MOL XIX–A–83–a 198. ülés, 210. doboz.)

között az idegenforgalom konvertibilisvaluta-bevételei öt és félszeresükre nőttek, 1987-ben 370 millió dollár volt az idegenforgalomból származó devizaaktívum (a bevétel 555 millió dollár). Ez a folyamat csak 1988-ban tört meg: a világútlevél bevezetésével megugró, és zömében Ausztriába irányuló bevásárlóturizmus következtében. 1988-ban a nyugat-európai országba utazók száma 3,3 millió fő volt. Ebben az évben – szakértői számítások szerint – a magyar turisták mintegy egymilliárd dollárnak megfelelő összeget költöttek el Nyugaton.[176]

Szállítási verseny

Magyarország a nemzetközi közlekedés folyosóival az 1960-as évek első harmadától kezdett ismételten foglalkozni. Mindebben Csanádi Györgynek volt kiemelkedő szerepe. Csanádi minden lehetőséget megragadott, hogy a tranzitszállítás devizaszerző hatásáról beszéljen, hangsúlyozva, hogy az ország tranzitútvonalaiba fektetett beruházások rövid időn belül megtérülnek, és nyereséget termelnek.[177] Magyarországnak ki kell használni kedvező földrajzi fekvését, és olyan közlekedéspolitikát kell csinálni, amely segíti a tranzitforgalom növekedését. Alkalmassá kell tenni a vasúti fővonalakat nagyobb tengelynyomású járművek és nemzetközi megállapodásoknak megfelelő sebességű vonatok közlekedtetésére, gyorsforgalmi utakat kell építeni, az E és T jelű nemzetközi közutakat korszerűsíteni kell stb. Ez az irányváltás azt jelentette: Magyarország ismételten bekapcsolódott az európai szállítási versenybe. Ebben az országok és szállítási ágazatok közötti permanens versenyben Magyarország időnként nyert, időnként pedig veszített. Veszített, ha Magyarországot elkerülő versenyvonalakat létesítettek szomszédai: ilyen volt például a Hamburg–Belgrád közötti, Magyarországot elkerülő közvetlen vonat ügye. Veszített, mert a Nyugat-Európa és Közel-Kelet közötti kamionforgalom – a jobb útminőség miatt – inkább Jugoszlávián keresztül haladt. Veszített, ha a Hungarocamionnak román vagy bolgár fuvarozóvállalatokkal kellett felvennie az árversenyt. De nyert, ha a vasúti szállításokról volt szó: 1980-ban a MÁV Európa legtöbb árut tranzitáló vasútja volt mintegy 19,7 millió tonnával.[178]

A 19. század második felétől az 1940-es évek végéig a magyar közlekedéstörténet legjellemzőbb sajátosságainak egyike volt a szállítási tarifák feletti hangos polémia: a gazdaság szereplői kortól és politikai rendszertől függetlenül úgy érezték, az állam kötelessége olyan vasútiáru-tarifákat alkalmazni, amely biztosítja védelmüket a külföldi konkurenciával szemben.[179] Az exportnövelésben

176 *A Kereskedelmi Minisztérium előterjesztése az MSZMP Gazdaság- és Szociálpolitikai Bizottságának az idegenforgalom fejlesztéséről és a világútlevél bevezetésének tapasztalatairól.* 1989. március 20. (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 569. ő. e.)

177 A közlekedési vállalatok nemzetközi fuvarozásaikkal egyrészt devizabevételre tettek szert, másrészt devizakiadástól mentesítették a népgazdaságot. Bruttó devizakitermelésnek e kettő összegét tekintették. 1965-ben a devizakitermelés 694 millió, 1970-ben már 1117 millió devizaforint volt. Ez utóbbi összeg 34 millió transzferábilis rubelnek és 57 millió dollárnak felelt meg.

178 Steiner Péter: Magyarország nemzetközi áruforgalmának jellemzői 1970–1980 között. *Közlekedéstudományi Szemle,* 35. évf. 1985. 4. 150–155.

179 Az 1880-as évtizedtől az 1920-as évekig a magyar kormányok a MÁV-ot nem mint egy nyereségének maximálására törekvő közlekedési vállalatot tekintették, hanem mint a közjó előmozdítására szolgáló intézményt. A MÁV-nak mint nyereségre törekvő üzleti vállalkozásnak a közúti gépjárművek elterjedésével fokozatosan nőtt meg a jelentősége.

érdekelt, egymással szemben ellenérdekelt országok vasúti tarifáikkal is befolyásolták a piac működését. Arra törekedtek, hogy nemzetközi vasúti csatlakozásaikkal saját országuk kiviteli érdekeit támogassák, a külföldi termékeket hátrányba szorítsák, vagy legalábbis ne nyújtsanak azoknak előnyöket. A nemzetközi vasúti összeköttetéseket tehát a kormányok forgalompolitikai eszközként kezelték. Az adok-kapok alkudozásokat (az egyes országok közötti vasúti áruforgalomról szóló úgynevezett köteléki díjszabásokat) számos egyéb körülmény (kereskedelmi szerződések, védővámok, külpolitikai érdekek) is befolyásolta. Mindez azonban 1951-ben gyökeresen megváltozott.

1951-ben a szocialista országok homogén érdekazonosságát feltételezve, de valójában a Szovjetunió érdekeinek megfelelően a szocialista országok egymás közötti vasúti áruszállítási tranzittarifáikat egységesen (tarifaközösségben) határozták meg. A megállapodást, a díjszabást és a szabályzat tervezetét a szovjet vasutak szakemberei készítették el.[180] A tranzitforgalomért folytatott versenyt ezzel az „egységes átmeneti díjszabást" aláíró szocialista országok felszámolták. Magyarország ezzel nemcsak anyagi veszteséget szenvedett el, hanem elveszített egy gazdaságpolitikai eszközt is. A primer nemzeti érdekeken átlépő politikai magatartás következményei alól az ország csak évtizedek múltán tudott kihátrálni. Minderről a KGST-ben több évtizedes, alapjában véve két kérdés köré csoportosuló vita zajlott. Az egyik a tarifák díjszintjével, a másik a szállításban részt vevő vasúttársaságok egymás közötti elszámolási rendjével függött össze. A vitában részes országoknak úgy kellett kialakítaniuk álláspontjukat, hogy e két kérdésben elfoglalt ellentétes érdekeik egymást ne hatástalanítsák. A tranzitszállítások e két kérdésében a szocialista országok között – földrajzi fekvésükből adódó – érdekellentétek voltak.

Mivel a Szovjetunió 1951-ben még nem számolt a szocialista és a tőkés országok közötti vasúti áruforgalommal, illetve annak növekedésével, az elfogadott alacsony tarifák a tőkés fuvaroztatókat is megillették, azoknak is kedvezményt nyújtottak. Az 1960-as évek elején az 1951-es tarifák díjszintjét először Lengyelország kifogásolta a KGST-ben. Ennek hatására 1962-ben döntés született a tranzittarifa felülvizsgálatáról. A KGST-tagállamok közötti érdekellentétek miatt – ideiglenes jelleggel – 1964-ben országcsoportonként eltérő mértékben sor került a tranzittarifák 17,5 vagy 35%-os felemelésére. Csehszlovákia, az NDK, Lengyelország és a Szovjetunió egymás közötti forgalmában nagyobb, Bulgária és Románia esetében a fenti országok viszonylatában pedig kisebb áremelés történt. Magyarország azonban ebben az új tarifa-díjszintemelésben nem vett részt. Ez azzal függött össze, hogy a KGST-ben ez idő tájt zajlottak a tranzitszállítások elszámolási rendjével összefüggő tárgyalások is. Az illetékesek attól tartottak – mint ahogy a későbbiekben kiderült, teljesen alaptalanul –, hogy a tarifaemeléshez való csatlakozással csorbulni fognak Magyarországnak a tranzitszállításokért járó konvertibilisdeviza-

180 Új nemzetközi vasúti megállapodások a tervországok között. *Közlekedési Közlöny,* 7. évf. 1951. 799–801., valamint Járfalvi Ottó: Az egységes tranzitdíjszabás keletkezése és elvi alapjai. *Közlekedési Közlöny,* 7. évf. 1951. 889–890.

bevételeihez fűződő jogai. Fontosabb volt tehát a biztos, de összegében alacsonyabb mértékű konvertibilisvaluta-bevétel, mint a nagyobb, de transzferábilis rubelben realizálható bevétel. 1964-től kezdődően tehát a szocialista országok eltérő fuvardíjak alapján bonyolították le szállításaikat. Az 1970-es évek közepén már ez az ideiglenes tranzittarifa is tarthatatlanná vált: a nyugat-európai vasutak hasonló fuvardíjai ekkor már mintegy háromszor-négyszer magasabbak voltak.

Az európai vasúttársaságok elszámolási rendszerének az volt az egyik pillére, hogy a feladási vasút a fuvardíjat közvetlenül átutalta a szállítás végpontján fekvő rendeltetési vasútnak. A tranzitvasutak pedig a rendeltetési vasúttól megkapták a fuvardíjat (ez az úgynevezett „végpálya fizet" elv). Ez világos és egyértelmű ügy volt. A KGST megalakulásával, a transzferábilis rubel bevezetésével azonban ez a helyzet megváltozott. A szocialista országok vasúttársaságai tranzitfuvardíjaikat – attól függően, hogy szocialista vagy tőkés ország volt a végállomás – vagy nyugati valutában, vagy pedig transzferábilis rubelben kapták meg. Azok a szocialista országok, amelyek nem a szocialista tábor nyugati peremén feküdtek, úgy érezték, rosszabbul jártak, mint Magyarország, Csehszlovákia és az NDK. E három ország a többi szocialista ország Nyugat-Európába irányuló szállítmányai után – értelemszerűen – nyugati valutában kapta meg a nekik járó tranzitfuvardíjat. Lengyelország, Románia, Bulgária és a Szovjetunió abban volt érdekelt, hogy ezt az elszámolási rendszert megváltoztassák. De e négy ország között – földrajzi fekvésük miatt – közel sem volt olyan erős az érdekközösség, mint az előbbi három között. Lengyelország és Románia ugyanis a Szovjetunióból vagy Bulgáriából Nyugat-Európába küldött szállítmányok után tőkés valutában kapta meg az őket megillető tranzitdíjat. Bulgária és a Szovjetunió azonban ilyen bevételekre már nem számíthatott. A KGST-ben az 1960-as évek elejétől a bolgárok, románok, lengyelek lobbiztak az elszámolási rendszer megváltoztatásáért. (Ezt a törekvést nevezték az iratokban valutacserének.) Azt szerették volna elérni, hogy a nyugat-európai küldeményeik utáni tranzitdíjat (azaz a tőkés valutát) a célország nekik fizesse meg, ők pedig a tranzitszállításban részt vevő szocialista országoknak transzferábilis rubelben egyenlíthessék azt ki. Mindebben a legmesszebb Bulgária ment. 1966-ban Bulgária felkérte a svéd vasutakat, hogy szállítmányaik után a MÁV-nak járó tranzitdíjat ne Magyarországnak, hanem közvetlenül a bolgár vasutaknak fizessék ki. Magyarország s az érintett szocialista országok tiltakozására ez az európai fuvarjoggal amúgy is ellentétes kísérlet sikertelen maradt. Sajnálatos módon a rendelkezésünkre álló források nem adnak részletes választ arra a kérdésre, Bulgáriának, Romániának és Lengyelországnak miért nem sikerült a közös fellépés – a velük azonos érdekű – Szovjetunióval a valutacsere ügyében. A rendelkezésre álló iratok szerint Magyarország és Csehszlovákia volt az, amelyik ezt a potenciális összefogást 1977-ben megakadályozta azzal, hogy kijelentették: mivel a Szovjetunió nem tagja az Európai Vasutak Szervezetének (UIC), nem kell vele szemben érvényesíteni az európai fuvarjogot.[181] Tehát egyedül a Szovjetunió esetében tőkés irányban is lehetséges volt transzferábilis rubelben fizetni.

181 Oroszország, illetve a Szovjetunió ugyanis nem csatlakozott sem a berni (1890), sem pedig a római egyezményekhez (1933, 1938).

Úgy tűnik, ezzel az engedménnyel Magyarország nem sokat veszített, mert változatlanul érvényben maradt az 1965-től hatályos, Magyarországon átmenő szovjet–jugoszláv vasúti árufuvarozás szabályozásáról szóló egyezmény. Ennek az volt a lényege, hogy Jugoszlávia a vasúti tranzitfuvarozás szempontjából a tőkés országok közé tartozik. A Szovjetunióban feladott, jugoszláviai célállomásra tartó termékek fuvardíját Jugoszlávia a MÁV-nak dollárban egyenlítette ki, a Jugoszláviában feladott és a Szovjetunióba menő áruk fuvardíjait viszont a Szovjetunió transzferábilis rubelben fizette meg. Magyarországnak az volt az érdeke, hogy a Szovjetunió minél nagyobb tranzitforgalmat irányítson magyarországi átmenetre, mert ezzel a MÁV nyugati valutabevételei növekedtek. Magyarországnak ilyen erős érdekeltsége a fordított irányú tranzitforgalomban azonban már nem létezett: hiszen ezzel a MÁV-nak csak a transzferábilisrubel-bevételei növekedtek. E különböző érdekeltségek a gyakorlatban úgy jelentkeztek, hogy esetenként a MÁV a vonalain fellépő szállítási feszültségek, kocsihiány stb. enyhítésére ideiglenes árufuvarozási korlátozásokat rendelt el. Ezek az áruforgalmi korlátozások mindig nyugat–kelet és sohasem kelet–nyugat irányúak voltak.

Ennek klasszikus példája a Szovjetunióba irányuló jugoszláv timföld vasúti szállításának ügye. Jugoszláviának a vasúti vagy tengeri szállítás egyaránt megfelelő lett volna, de a Szovjetunió – elégtelen kikötői kapacitásai miatt – ragaszkodott a vasúti fuvarozáshoz. A jugoszláv timföld szállítása azonban a MÁV-nak túlterhelt hálózata, illetve a transzferábilis rubelben megkapott fuvardíjak miatt egyáltalán nem volt fontos. 1966-ban a KPM még azt is felvetette, Magyarország kezdjen tárgyalásokat a Szovjetunióval a timföld tengeri fuvarozásáról. Ilyen előzmények után, 1979-ben – a MÁV hálózatát leterhelő aktuális őszi szállítási csúcs idején – a Szovjetunió eredménytelenül tiltakozott a jugoszláv timföld szállításának ideiglenes korlátozása miatt. Katusev szovjet miniszterelnök-helyettes november 14-én jelezte Marjai Józsefnek, hogy a jugoszláv timföldnek romániai elkerülő útvonalat fognak keresni. Marjai válasza: nem ragaszkodunk a tranzitáláshoz, a jugoszláv timföld a magyar exportárukkal szemben nem élvezhet előnyt.[182] Természetesen ideiglenes áruforgalmi korlátozások rendszeresen előfordultak két transzferábilis rubelben elszámoló szocialista ország között is. A vasúti kapacitások elégtelensége miatti forgalomkorlátozást mindig élénk, diplomáciai nyomásgyakorlást is bevető vita kísérte az érintett országok felelősségéről. A csehszlovák államvasutak a lengyelekkel szembeni elmaradásaikat a MÁV-ra fogták, de ezt tették a lengyelek is. Magyarország pedig hol a szovjet, hol pedig a csehszlovák vasutat hibáztatta.

A nagyobbrészt a KGST-ben zajló, a vasúti tranzittarifákról szóló mintegy két évtizedes vita 1980-ban érkezett el csúcspontjára. 1977-ben még sikerült a díjszabás kiinduló díjtételét felemelni, de az áremelést rögzítő megállapodás két lényeges kérdést (a tőkésdeviza-tartalmú tranzitfuvardíj-bevételek rubelre történő át-

182 A szovjeteknek végül is nem sikerült versenyvonalat kiépíteni Románián keresztül. Az Urbán Lajos által vezetett, november 15–17. közötti tárgyalásokon elfogadták, hogy a napi operatív kocsimennyiségen felül (amely a magyar exportárukat tartalmazta) korlátlan mennyiségben, bármikor átveszik a jugoszláviai timföldet is a MÁV-tól. (A magyar–szovjet vasúti együttműködési állandó munkacsoport 1979. november 15–17-i miskolci tárgyalásairól készített összefoglaló emlékeztető. MOL XIX–h–1–rr 1. 38. doboz.)

cserélése és a tranzittarifa díjszintjének a világpiaci árakhoz való korrekciója) azonban nyitva hagyott. Romániának, Bulgáriának és Lengyelországnak az volt az álláspontja: nem kell a díjtételeket évente korrigálni, nem kell azokban a tőkés országok vasútjainak fuvarköltségeit figyelembe venni, de minderre – a világpiaci árak és a nyugat-európai szállítási díjtételek követésére – múlhatatlanul szükség van a tengeri fuvardíjak esetében. 1976-ban Lengyelország, 1980-ban pedig Csehszlovákia és Magyarország – 1981-es hatállyal – felmondta a szocialista országok közötti vasúti tranzitdíjszabásról 1951-ben aláírt egyezményt és az azt kiegészítő államközi megállapodásokat. Magyarország kijelentette, hogy az egyezményt változatlanul kész alkalmazni, a díjakra vonatkozó rész kivételével. 1981-től Magyarország évente emeli a tranzitdíjtételeit (1981-ben 92, 1982-ben 16, 1983-ban 4, 1984-ben 4%-kal). Mindez újból kiélezte a fuvarversenyt Közép-Európa vasúttársaságai között. Magyarországnak a jugoszláv, az osztrák és a csehszlovák vasutakkal kellett felvennie a versenyt. A MÁV 1983-ban ötven cégnek 150 egyedi kedvezményt nyújtott annak érdekében, hogy szállításaikat vonalaira terelje. Az 1980-as évek gazdasági válságát növekvő tranzitdíjszabások és csökkenő tranzitteljesítmények jellemezték.

Az egységes tranzitdíjszabással szemben Magyarország számára igen előnyös lépés volt az úgynevezett „közös vasúti teherkocsipark" (OPW) felállítása (1964), amelynek alapeszméjét Csanádi György dolgozta ki. A közös vasúti teherkocsiparkban hét KGST-ország mintegy százezer teherkocsija egyesült úgy, hogy a közösbe bevitt vagonok változatlanul a tulajdonos vasutak birtokában maradtak. Az új elszámolási rendnek az volt az előnye, hogy a teherkocsit nem kellett a tulajdonos vasútra azonnal – akár üresen is – visszaküldeni, hanem azt fel lehetett használni az egymás közötti forgalomban azzal a megkötéssel, hogy egy bizonyos mennyiségi egyensúlyt fent kellett tartani. Minden tagvasút annyi kocsit tarthatott kocsibérmentesen a hálózatán, amennyit a közös kocsiparkba beadott. Mindez a MÁV számára szállítási kapacitásnövekedést eredményezett, és enyhítette a vagonhiányt. A nagy tranzitforgalmat lebonyolító, de kocsihiánnyal küszködő MÁV tehát abban volt érdekelt, hogy a közös vasúti kocsiparkot minél jobban – akár a többiek rovására is, vállalva a kocsibérek fizetését – kihasználja. Más volt a helyzet, ha a MÁV nyugat-európai vasutakra továbbított egy szállítmányt. Ekkor az volt az előnyös (ugyanis a konvertibilis valutában beszedett kocsibérbevétel volt a legmagasabb), ha az ilyen szerelvényeket MÁV-tulajdonú, de nem az OPW-kocsiparkba besorolt vagonokból állították össze. A MÁV devizabevételeinek és -kiadásainak úgy alakult a szerkezete, hogy a bevételek a tranzitból, a kiadások túlnyomó többsége pedig az OPW-kocsik utáni bérekből származtak.

Közlekedési szervezetek

Magyarország nemzetközi közlekedési kapcsolatainak feltételrendszerét a szocialista, illetve a nyugat-európai országok viszonylatában eltérően szabályozták. A hazai propaganda a szocialista és a kapitalista országok közötti nemzetközi közlekedési megállapodások különbségét abban láttatta, hogy míg az utóbbiak kizárólag a résztvevők közlekedési érdekei védelmének eszközei, a szocialista országok

hasonló megállapodásait a baráti országok közösségének általános érdeke vezette. A szocialista országok által megkötött megállapodások tehát a szövetséges országok eltérő közlekedési érdekeit egy magasabb, általános szinten képviselték. Mindez persze *így* nem volt igaz. Józan megfontolás eredménye volt, hogy Magyarország 1945 után sem adta fel tagságát a Nemzetközi Vasútegyletben (UIC). 1956-ban nyolc európai szocialista és négy távol-keleti ország közlekedésügyi minisztere megalakította a Vasutak Együttműködési Szervezetét (OSZZSD). A KGST Közlekedési Állandó Bizottságát (KÁB) 1958-ban állították fel, de ennek munkáját alapvetően befolyásolta az, hogy az ajánlásokat és határozatokat a tagoknak egyhangúan kellett elfogadni. Magyarország eleinte nem sokat törődött az Európai Gazdasági Bizottság közlekedésben illetékes szakmai albizottságaival, 1959-ben a külügyminiszter szóvá is tette: a KPM még olyan adatszolgáltatást sem teljesít az EGB számára, amelyet a többi szocialista ország megtesz. A nyugati közlekedési szervezetek felé az 1960-as évek elejétől kezdődött meg a nyitás. Az 1945 utáni közlekedési miniszterek sorában Csanádi volt az első, aki rendszeresen találkozott nyugati kollégáival. 1971-ben felmerült – de mint nem időszerű, le is kerül a napirendről –, hogy Magyarország csatlakozzon a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájához (ECMT).[183] Magyarország az ECMT munkájában 1989-től megfigyelőként, 1991-től tagként vett részt. A Kádár-korszak végére Magyarország 188 kétoldalú, kormány- és ágazati szintű érvényes megállapodással biztosította nemzetközi forgalmának feltételrendszerét. Ezenkívül az ország 44 nemzetközi, közlekedéssel kapcsolatos szervezetben viselt tagságot, és részese volt valamennyi fontos multilaterális (vasúti, légi, belvízi és tengerhajózási) egyezménynek.

Egy szárazföldi kikötő: a záhonyi átrakó körzet

A záhonyi átrakó körzet történetét, a magyarországi közlekedésben betöltött szerepét csak igen szűkre szabott dimenziók között lehet nemzetközi vasúti áruforgalomról szóló történetként értelmezni. Nem pusztán egy beruházástörténettel állunk szemben: a Záhonnyal kapcsolatos ügyek kiemelt jelentőségű, népgazdasági, külpolitikai vonatkozásokkal bíró kérdésekké váltak. (Vö. 32. sz. dokumentum.) Éppen ezért a záhonyi átrakó körzet fejlesztésével, illetve az itt fellépő forgalmi dugókkal, szállítási feszültségekkel kapcsolatos dokumentumok nemcsak a MÁV és a KPM, hanem a felsőbb szervek levéltári iratanyagában is fellelhetők – eltérő szempontrendszerű megközelítésben.[184] A források bőségessége ellenére az átrakó körzetbe érkező és távozó áruforgalom jellegé-

183 A nyitást a KPM Nemzetközi Főosztálya veti fel: „kellő előkészítés és szondázás után" a magyar közlekedési miniszter lépjen be az ECMT-be. Úgy gondolták, a körülmények felderítésére kitűnő alkalmat jelent, hogy 1972 decemberéig Rödönyi Károly a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) soros elnöke.

184 Igen fontosak a vasút-politikai osztály levéltári iratanyagában (MOL M–KS–278. f.) őrzött dokumentumok. A záhonyi események másik, immár békésebb dimenziójáról szólnak az MSZMP KB építési és közlekedési osztályában (MOL M–KS 288. f.) külön dossziékba rendezett, Záhonnyal kapcsolatos iratok.

ről, mennyiségéről stb. még nem sikerült egységes szempontú, folyamatos adatsorokat összeállítani. A korszak hivatalos statisztikái ilyen – szigorúan bizalmasnak tekintett – adatokat nem közöltek. A rendelkezésünkre álló levéltári források, illetve gazdaságföldrajzi publikációk szempontrendszere pedig nem egyöntetű.[185]

A záhonyi átrakó átépítése

A magyar–szovjet vasúti áruforgalom alapelve: mindig az importáló ország gondoskodik az áruk fogadásáról. 1946-ban Magyarország és a Szovjetunió megkötötte azt a vasúti egyezményt, amely meghatározta a két ország vasúti áruforgalmi munkamegosztását. Ennek értelmében a Magyarországra érkező árukat Záhonyban, a Szovjetunióba irányuló árukat pedig Csapon kellett kirakni. A két ország közötti eltérő nyomtávolságból adódó helyzet kezelésére Záhony és Csap között a normál nyomtáv meghagyása mellett – úgynevezett vágányfonódással – széles nyomtávolságú vágányt is építettek. Az 1950-es években a záhonyi pályaudvar már nem tudta egymaga lebonyolítani a nemzetközi forgalmat, ezért terjeszkedni kezdett, a szomszédos vasútállomásokat (Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Mándok, Tornyospálca) kibővítették átrakó létesítményekkel, széles nyomtávolságú vágányokkal. A záhonyi átrakókörzet fejlesztésének első üteme 1945–1947 között lezajlott. Eredetileg az állomást napi 2000 tonna átrakási kapacitásra méretezték, de 1950-ben már napi 2900 tonna volt a tényleges átlagos átrakási teljesítmény.[186] Záhonyban a forgalom 1953-tól kezdett gyorsabb ütemben növekedni. 1958-ban naponta több mint 12 ezer tonna árut raktak át, ez 1959-re napi 14 ezerre, 1960-ra napi 16 600-ra, 1961-re pedig napi 22 ezer tonnára növekedett. Záhony fejlesztésére 1953-ban készült egy terv, de a tervezett 298 millió forintos beruházási keretből mindössze 14 millió forintot építettek be. A Gazdasági Bizottság 1958. november 4-én újabb (1958–1963 közötti időszakra szóló) fejlesztési programot hagyott jóvá, amely *enyhíteni* kívánta az állomás nehézségeit, valamint szociális létesítmények építését célozta. A beruházási programot úgy állították össze, hogy azok az átrakókörzet kapacitását napi 20 ezer tonna árurakodásra emeljék. 1961-ban már látszott, hogy a beruházás nem fogja elérni a kitűzött célt (ti. *enyhíteni* a feszültségeket). Ahogy azt a KPM-nek a Gazdasági Bizottsághoz írt

185 Frisnyák Sándor: A záhonyi átrakókörzet gazdaságföldrajzi vizsgálata. In: *Az Alföld gazdaságföldrajzi kutatásának eredményei és további feladatai 3. Gazdaság.* Békéscsaba, 1984. 165–175. A szerző emlékei szerint a publikáció megjelenése után egy rendőrségi nyomozó érdeklődött az abban megjelent adatsorok forrásáról.

186 A nagyrészt élőmunkával végzett teljesítménynövekedés mellé – még a korabeli viszonyok közepette is szélsőséges – represszió társult. A záhonyi szolgálattól menekültek a vasutasok: „A Záhonyból érkező hírek és állapotok alapján a dolgozók ma is büntető állomásnak tekintik, és minden lehetőt elkövetnek odahelyezésük elkerülése érdekében." Az 1950-es évek elején a záhonyi vasutasságot ért represszió egyik vezéralakja Gönczi István vasút-politikai tiszt volt, aki családokat internáltatott, besúgóhálózatot működtetett, és akiről a „falvak dolgozói úgy beszélnek, [...] hogy ő Szabolcs megyében az atyaúristen". (Kimutatás az információs hálózat kiépítéséről, 1950. április 19. MOL M–KS 278. f. 25. cs. 62. ő. e.)

jelentéséből[187] ismerjük, ebben az időszakban már napi 22 ezer tonna átlagos átrakási teljesítményt kellett elérni a körzetben, de ezt csak rendkívüli nehézségek közepette tudták biztosítani. Záhony nem tudott rugalmasan alkalmazkodni a naponta változó feladatokhoz, s ez eredményezte a torlódásokat.

A kapacitáshiány leküzdésére 1961–1962-ben további 132 millió forint értékű fejlesztést hajtottak végre, amely azt célozta, hogy a körzet a napi 25 ezer tonna áru átrakására legyen képes. Ahogy arra a közlekedési tárca rámutatott, mindez csak a kapacitáshiány felszámolására elegendő, de nem oldja meg az elkövetkező évek gondját, ehhez ugyanis ki kell építeni egy második határátmenetet a két ország között. Mindent egybevetve 1958–1963 között 430 millió forintot ruházott be az állam az átrakókörzet fejlesztésébe. 1962-ben Magyarország és a Szovjetunió megállapodást kötött egy második vasúti összeköttetés (új Tisza-híd a hozzá kapcsolódó vágányokkal) létesítéséről – a sietségre jellemző, hogy a magyar kormány a teljes tervdokumentáció elkészülte előtt engedélyezte a munkák elindítását.[188] A beruházás két ütemben készült el. Az 515 millió forintos beruházási program mintegy 12,6%-a katonai célú volt. A záhonyi átrakókörzet harmadik beruházási programját a KPM már 1965-ben elkezdte tervezni.[189] A negyedik beruházási programot (2,2 milliárd forint) pedig 1977-ben hagyta jóvá az Állami Tervbizottság. Összességében a magyar állam 1946–1985 között mintegy 7,5 milliárd forintot költött a záhonyi átrakókörzetre.[190] Az idők múlásával a záhonyi és csapi átrakókörzetek színvonala közötti különbségek – Magyarország javára – megnőttek. 1985-re a záhonyi körzet kapacitása már évi tízmillió tonna áru átrakását tette lehetővé.

A széles nyomtávú vasút tervei

A záhonyi átrakókörzet konfliktusokkal teli történetében legkevesebb öt alkalommal felmerült a széles nyomtávolságú vasúti pálya kiterjesztésének terve. 1948-ban Csanádi készített – bevallottan vázlatos – kalkulációt egy széles nyomtávolságú vasútvonal Záhony és Csepel közötti létesítésének költségeiről (460 millió forint).[191] 1964-ben újabb számítások készültek: milyen forgalmi hatása lenne, ha Magyarország egy önálló, széles nyomtávolságú vasútvonalat építene Záhonytól Miskolcig. Az új, Miskolcig menő vonalra négy variánst is megvizsgáltak, de egyik sem bizonyult az ország számára gazdaságosnak és célszerűnek.

187 *Előterjesztés a Gazdasági Bizottsághoz Záhony átrakó körzet fejlesztése beruházási programjának módosítása tárgyában.* 1961. március 27. (MOL XIX–A–83–a, minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1961. március 30.)

188 A két ország között a tárgyalások 1961-ben kezdődtek el. Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1962. március 22. (MOL XIX–A–83–a.)

189 MSZMP KB építési és közlekedési osztálya: *Feljegyzés Szurdi elvtárs részére a Záhony átrakó körzet munkájáról és fejlesztésének problémáiról.* 1965. augusztus 22. (MOL M–KS 288. f. 27. cs. 4. ő. e.)

190 Urbán Lajos: A magyar–szovjet közlekedési kapcsolatok 40 éve. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1985. 4.

191 Csanádi György: *Csepel és Záhony közötti tervezett széles nyomtávú vonal vázlatos tanulmánya.* 1948. október 30. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e.)

Nemcsak az építési költségek voltak elrettentők, hanem a Szovjetunió sem volt képes a Miskolcra irányítandó termékeket a többi árutól elválasztva, külön átléptetni Magyarország területére.[192]

A rendelkezésre álló iratokból nem derült ki, hogy a széles nyomtávolságú pálya kiterjesztésének eszméje 1948-ban és 1964-ben honnét eredt. 1970-ben, 1976-ban és 1979-ben viszont a Szovjetunió melegítette fel az ötletet. A KPM mindannyiszor több változatot is megvizsgált, de mindegyiket gazdaságtalannak ítélte. A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága és a Honvédelmi Minisztérium szakértői is elfogadták a KPM álláspontját. Nem világos azonban, hogy ezek az elképzelések kizárólag anyagi okokból kerültek-e le a napirendről. Az ezzel kapcsolatos iratokat olvasva úgy tűnik, a Magyarország belsejéig húzódó széles nyomtávolságú vasútvonal létesítésének eszméje jórészt kimondatlanul ugyan, de – érzelmi és racionális érveket is tartalmazó – ellenállást keltett a közlekedésügy vezetőiben. Az újból és újból előhozott szovjet felvetések elhárításának szándékával figyelmeztette Urbán Lajos Szekér Gyula miniszterelnök-helyettest: „a széles nyomtáv Magyarország belterületére történő bevezetését illetően a feltételek és lehetőségek lényegében változatlanok, így továbbra is a rakodási munkák könnyítését és a gépesítést célzó megoldásokra kívánatos erőfeszítéseinkre kell összpontosítani".[193] Magyarország az 1970-es évek közepére a záhonyi átrakókörzetben mintegy 142 kilométer hosszú széles nyomtávolságú hálózattal rendelkezett.

Szállítási válságok

A korábbiakban már volt szó arról, hogy a Záhony térségében keletkező forgalmi dugók hogyan befolyásolták a vasutak működését. 1979–1980-ban a Szovjetunióban kialakult vasúti szállítási válság „begyűrűzött" Magyarországra is. Az 1979-es eseményeket egyre magasabb szintű és hűvösebbé váló tárgyalások kísérték. A Szovjetunió export- és tranzitszállítmányai 1979 elejétől egyre fokozódó mértékben maradtak el az egyeztetett szállítási tervektől. Májusig mintegy egymillió tonna áruval kevesebb érkezett meg Záhonyba, Magyarország lemaradása pedig 236 ezer tonna volt. A hónap végére a csapi átrakó nem tudott megbirkózni a kilépő exportszállítmányokkal: a magyar oldalon mintegy 1500, Csapon pedig 900 megrakott teherkocsi várakozott kirakásra. A forgalmi dugó enyhítésére a KPM megoldási módokat keresett, de a magyar exporttermékek közül közutakra egyedül az almát volt érdemes átterelni. Szeptemberben a szovjet vasutak szűk fogadókészsége miatt a MÁV hálózatán oly mértékben feltorlódtak a szállítmányok, hogy Magyarország teljes áruforgalmi korlátozást vezetett be a Jugoszlávia–Szovjetunió közötti vasúti szállítmányokra. Október 1-jén Magyarország moszkvai nagykövete Marjai József miniszterelnök-helyettes kérésére közölte

192 KPM Közlekedéspolitikai Főosztályának összefoglalója a záhonyi vasúti átrakókörzet átbocsátó képességének érdekében teendő intézkedésekről. (MOL XIX–h–1–pp 2. 53. doboz.)

193 *Urbán Lajos levele dr. Szekér Gyula miniszterelnök-helyetteshez.* 1979. június. (MOL XIX–h–1–rr 1. 38. doboz.)

szovjet tárgyalópartnerével: a szovjet szállítási elmaradások (koksz, fa, cellulóz, zsákpapír, káli és cement) pótlása Magyarország számára konvertibilisvaluta-kiadással jár és már a hazai üzemek termelését is zavarja. Magyarország – kompromisszumkészségét bizonyítandó – vállalta, hogy a szovjet almahiány enyhítésére a szovjet vagonokat kimossa, kijavítja, és megrakva visszafordítja. De ekkorra a szovjet vasutak már súlyos és egyre jobban terjedő – a lengyel és román vasúti kapcsolataikat is érintő – forgalmi dugóval néztek szembe. Októberben és novemberben hűvös légkörű, magas szintű tárgyalások zajlottak Magyarország és a Szovjetunió között. Pullai Árpád és M. A. Leszecsko, a Szovjetunió Minisztertanácsának elnökhelyettese között vádaskodásokba torkollott a megbeszélés. 1980 elején Magyarország kénytelen volt leállítani exportszállításait is (az élő és romló áru, illetve a vetőmag, ruházati termék, gyógyszer, cukor és növényvédő szerek kivételével). Májusban Marjai József levélben fordult a Szovjetunió Minisztertanácsának elnökhelyetteséhez, kérve a helyzet mielőbbi megoldását. Mindebben még mindig benne volt az a kimondatlan feltételezés, hogy a magyar export szovjet fogadási nehézségei megszűnnek, ha kellően magas szinten szorgalmazzák az érvényes magyar–szovjet vasútforgalmi megállapodások betartását. Az 1980-as évek közepére azonban már ez az illúzió is eltűnt.

1980-tól a szovjet vasutak nehézségei Európából Ázsiába helyeződtek át: teljes körű áruforgalmi korlátozást léptettek életbe a Nyugat-Európából, illetve Magyarországról Iránba irányuló vasúti tranzitforgalomra. 1981 februárjában és szeptemberében a szovjet fél bejelentette: nem tudja fogadni Magyarországról a vasúti küldeményeket. Decemberben a Szovjetunió ismételten kérte, Magyarország pedig ismételten elutasította, hogy a csapi helyett a záhonyi átrakó végezze el a Magyarországról továbbított küldemények átrakását. 1982-ben – a magyar exportáruk kivitelének elősegítése céljából – a MÁV beadta a derekát: ettől kezdve számottevő árumennyiséget raktak át a szovjet vasutak helyett normál nyomtávolságú kocsikból széles nyomtávolságú vagonokba. A Szovjetunióba kilépő áruk átrakásában jelentkező forgalmi zavarok az 1980-as években évente mintegy 150–250 ezer tonnát érintettek. Igen súlyos helyzet alakult ki 1984-ben is: a szovjet vasút kocsihiány miatt mintegy 220 ezer tonna árut csak 1985-ben tudott fogadni.

Magyarország 1979–1980-ban igen tárgyszerű tárgyalási taktikát alkalmazott a Szovjetunióval szemben. Ennek az volt a lényege, hogy a két ország között felmerült problémákat konkrét adatokkal dokumentálták és a szovjet fél elé terjesztették. Marjai Józsefnek az volt az utasítása, hogy nem lehet megelégedni „a mindkét félre egyformán utaló, esetleg mindkét felet egyformán elmarasztaló megállapításokkal, állandóan törekedni kell a problémák tényleges okainak feltárására és bemutatására, szükség esetén akár egyoldalú magyar bejegyzésekkel. Éljünk a problémák megoldására irányuló kezdeményezéssel, azonban szeretném felhívni a figyelmét arra, hogy semmiféle olyan többletkötelezettséget vállalni nem szabad, amely túlmegy az érvényes kötelezettségeinken. [...] a KPM-nek haladéktalanul fel kell számolnia (és az így elért helyzetet folyamatosan fenn kell tartania) minden olyan körülményt, amely a megállapodásokkal és a közös szabályozásokkal szemben magyar oldalon (magyar felelősséggel) bármilyen kismértékű eltérést, mulasztást, elmaradást mutat, mert ez a probléma

rendezését igénylő eredményes fellépésünket aránytalanul gyengíti."[194] A rendelkezésre álló adatok szerint ezt az utasítást a KPM következetesen betartotta. A záhonyi helyzetről, a két ország közötti konfliktusokról a magyar közvélemény természetesen nem értesült, sőt az alapvető tényeket még az érintett megyei pártbizottságok sem látták tisztán.

A Kádár-rendszer végére az egykori, alig háromvágányos átrakó pályaudvar európai méretű forgalmat lebonyolító, gépesített átrakókörzetté, szárazföldi kikötővé vált. Az európai jelentőségű nemzetközi csomópont jellegzetessége egyoldalúsága volt: az országhatárt átlépő szállítás szinte kizárólag vasúton bonyolódott, és szinte kizárólag teherfuvarokra korlátozódott. A nemzetközi közúti személy- és áruforgalom a két ország között sohasem vált számottevővé.

A Duna mint nemzetközi vízi út

Sajátos módon a Föld 45 stratégiai fővonala[195] egyikének, a világ leghosszabb nemzetközi belvízi hajózóútjának, a Dunának a magyar közlekedésre gyakorolt hatása alig mérhető össze a vasutak jelentőségével. A Duna–Magyarország kapcsolat befolyásolásában a magyar kormányok ugyanis sohasem voltak olyan erőpozícióban, mint a vasút–Magyarország kapcsolat esetében. Amíg Magyarország nemzetközi vasúti kapcsolatainak belföldi kérdései teljesen a magyar kormány ellenőrzése és irányítása alatt álltak, a Dunáé már nem.

Gazdasági és hatalmi érdekek

Magyarországnak a Dunához fűződő érdekei a 19–20. században egy alapvető dilemmát hordoztak. Mi a fontosabb: különféle vízépítészeti beruházásokkal biztosítani a nemzetközi belvízi hajózást lehetővé tevő vízmélységet és ebből adódóan kitenni a magyar piacot az akadálytalanul beáramló külföldi versenynek, vagy pedig azzal támogatni a magyar termelők versenykorlátozó érdekeit, hogy a folyó természetes környezete, hidrológiai viszonyai érintetlenül maradnak. Ez a két ellentétes érdek természetesen másképp artikulálódott a 19. században, másképp a Kádár-korszakban, és másképp manapság, de mindig olyan típusú belpolitikai dilemma volt, amely sohasem a belpolitikában dőlt el. Az 1870-es években például uralkodó volt az a nézet, hogy a Duna-delta Sulina-ágának eliszaposodása kedvező Magyarország számára, ez ugyanis megnehezíti a tenger és a Duna közötti forgalmat, és így a magyar kereskedők tengerentúli vetélytársai kiszorulnak a román és szerb kikötőkből. Mintegy száz év múlva, az 1970-es évek első felében a közlekedési szakemberek felvetették: a bős–nagymarosi beruházás nem áll Magyarország érdekében, mert a zavartalanul hajózható vízi út magához fogja vonzani a Romániából és Bulgáriából Nyugat-Európába tartó vasúti tranzitforgalmat, és emiatt az ország konvertibilisvaluta-bevételei csökkenni fognak. Csanádi 1974-ben ezt a nézetet megfontolásra ajánlotta a kormánynak. Manapság Magyarországnak a Dunával kapcsolatos ellenérdekei azokban a nézetekben tükröződnek, amelyek megkérdőjelezik az állami pénzből végzett kikötőfejlesztéseket. Vajon magyar érdek-e logisztikai központokként működő kikötőket építeni, amikor azokat az exportálni szándékozó külföldiek használják? Összességében elmondható, hogy az elmúlt másfél száz évben a Dunával kapcsolatos érdekek közül a versenykorlátozó érdekek csak rövid időszakokban tudtak felülkerekedni.

Az ellentétes gazdasági és hatalmi érdekek metszéspontjában álló Duna alapvető sorsát ugyanis a háborúk és az azokat követő nemzetközi békeszerződésekben megtestesülő európai erőviszonyok szabták meg. A folyó 1856-tól olyan nemzetközi útvonal volt, amelyen bárki szabadon hajózhatott. Mindez azt jelentette a gyakorlatban, hogy a folyamhajózással űzött kereskedelemben (tehát két dunai kikötő között) valamennyi parti állam hajója egyenjogúságot (ez volt az úgynevezett kabotázs) élvezett, de egy nem parti állam csak a tenger–dunai kikötő közötti kereskedelemben (szállításban) vehetett részt. A kabotázs-forgalom 1921-től lehetetlenné vált, a Nemzetközi Duna Bizottságban pedig az első világháborút megnyerő nagyhatalmak is helyet kaptak.[196] 1945 után a szovjet ellenőrzés a Dunára is kiterjedt. A Szovjetunió olyan új Duna Bizottság létrehozását szorgalmazta, amelynek kizárólag a Duna menti országok a tagjai.[197] A dunai hajózás rendjét újraszabályozó belgrádi egyezményt (1948) – melynek szövegét a Szovjetunió terjesztette elő – kizárólag a Szovjetunió, Ukrajna, Bulgária, Románia, Jugoszlávia, Magyarország, és Csehszlovákia írhatta alá: az új Duna Bizottságnak csak a parti államok lehettek a tagjai. Az 1948-as egyezményhez Nagy-Britannia, Franciaország és az USA nem csatlakozott.[198] Ausztria 1960-ig nem lépett be az új Duna Bizottságba, Nyugat-Németország 1956-tól megfigyelőként vett részt munkájában (tag 1998-tól).[199] Egy magyar külügyminisztériumi feljegyzés szerint a németek magánbeszélgetések során „néha szimpatizálnak azzal az elvvel, hogy a Duna a dunai államoké".[200]

A belgrádi egyezmény szövege a szovjet előterjesztés ellenére – mint ahogy az a későbbiek során kiderült – még a szovjet érdekek szempontjából is hosszú

194 *Marjai József levele Pullai Árpádhoz.* 1980. május 10. (MOL XIX-h-1-rr 1. 38. doboz.)

195 Guy, Arnold: *World Strategic Highways.* Routledge, 1999.

196 A Nemzetközi Duna Bizottságból Németország 1936-ban kilépett, majd az Anschluss következményeként a bizottság székhelyét Bécsből Belgrádba helyezték át. 1940-ben Németország kezdeményezésére Bécsben összeült egy dunai konferencia, amelyen az összes parti állam és Olaszország is részt vett. Ideiglenes megállapodást írtak alá, amely megszüntette a Nemzetközi Duna Bizottságot, helyébe létrehozták a Dunai Tanácsadó Bizottságot. A bizottság székhelyét Belgrádból Bécsbe helyezték át. A Nemzetközi Duna Bizottságban a tagállamok félévenként felváltva elnököltek, a Dunai Tanácsadó Bizottságban azonban Németország fenntartotta magának az állandó elnöklés jogát. Ettől kezdve a testület a német kívánságok feltétel nélküli végrehajtója lett.

197 Tinschmidt, Alexander: Der Kampf der Sowjetunion und der Volksdemokratischen Staaten um die Durchsetzung ihrer souveränen Rechte im Verkehrsregime auf der Donau 1945 bis 1948. *Jahrbuch für Geschichte,* 1984. 30. 149–178.

198 Max, Stanley M.: Cold War on the Danube: the Belgrade Conference of 1948 and anglo-american Efforts to Reinternationalize the River. *Diplomatic History,* 1983. 7. 57–77.

199 Németországot 1948-ban nem hívták meg a konferenciára.

200 Lázár György: Magyarország és Nyugat-Németország kapcsolatai 1945–1958 között. www.archivnet.hu.

távú előrelátást nélkülöző alkotásnak bizonyult. A belgrádi konvenció a dunai hajózás rendjét úgy határozta meg, hogy két ország közötti fuvarozást csak a feladó vagy a fogadó ország hajózási vállalatai végezhettek. Harmadik ország ebbe az üzletágba csak akkor léphetett be, ha ahhoz a feladó és a fogadó fél is hozzájárult.[201] A Szovjetunió 1953-ban – érezve, hogy a fuvarozási feltételek nem tisztázottak – hat ország hajózási társaságainak részvételével konferenciát hívott össze Budapestre. Ekkor a román és a magyar hajózás még nem volt független, hanem a Szovjetunióval vegyesvállalati formában, az osztrák pedig, mint a szovjet hajózás alosztálya, teljesen szovjet fennhatóság alatt működött. 1955-ben, immáron a nemzeti hajózási társaságok részvételével Pozsonyban aláírták a fuvarozási feltételekről, a fuvardíjakról, a segítségnyújtásról stb. szóló bratislavai egyezményeket. A dunai vízi út hajózási kérdéseivel foglalkozó Duna Bizottságnak 1954 óta Budapest a székhelye.[202] Az 1960-as évek kezdetéig Magyarország a bizottság munkájában passzívan vett részt. Magyarországnak ugyanis nem voltak artikulált érdekei, az ország a felmerülő kérdésekben automatikusan a szovjet álláspont mellé állt. Az 1960-as évek elejétől azonban mindez lassan megváltozott.[203]

A hajózhatóság feltételei

A Dunának történelmileg három nehezen hajózható része (torkolat, Vaskapu és Rajka–Gönyü között) volt. Már a 19. század második felében beruházások történtek mindhárom szakasz hajózhatósági feltételeinek javítására. Az 1948-as belgrádi egyezmény a vízi út fenntartását a területileg illetékes országok hatáskörébe

201 1946-ban a magyar közlekedési tárcának még az volt az álláspontja, hogy Magyarországnak érdeke a dunai kabotázs, a Duna egész vízhálózata és mellékfolyói, az ezeket összekötő mesterséges vízi utak legyenek nemzetköziek, és a teljes jogegyenlőség alapján minden lobogó előtt álljanak nyitva. (MOL XIX–1–a 26. doboz III–66.)

202 A Duna Bizottság legitimációs helyzetét vetette fel Fekete György, a Duna Bizottság apparátusában dolgozó magyar tisztviselő egy 1973-ban Puja Frigyes külügyminiszter-helyetteshez írt levelében. Ebben beszámolt a Rajnai Központi Hajózási Bizottság főtitkárával történt találkozásáról. A találkozón a főtitkár azt állította, hogy a nyugat-európai országok a háború előtti Duna Bizottságot tekintik igazinak, és ezért szerepeltetik az EGB dokumentumaiban a Duna Bizottság megnevezése után zárójelben a (Budapest) megnevezést. Sőt létezett egy román törekvés, egy másik, romániai székhelyű, szélesebb hatáskörrel rendelkező nemzetközi Duna Bizottság létrehozására. „Szerény megítélésem szerint érdemes lenne igen gondosan ügyelni a KGST-ben immár elfogadott román javaslat további alakítására, nehogy a végén két Duna Bizottság legyen, magán a szocialista táborunkon belül is! Ehelyett célszerűbb lenne talán fontolóra venni, miként lehetne a már meglévő Duna Bizottság hatáskörét kiterjeszteni a Duna komplex vízgazdálkodási kérdéseire. Ezt – nem utolsósorban – a MNK központos földrajzi helyzete is indokolná." *Fekete György szigorúan bizalmas feljegyzése Puja Frigyeshez.* 1973. március 6. (MOL XIX–J–1–t 1. doboz.)

203 Az MSZMP PB 1964. július 28-i ülésén Nyers Rezső megjegyezte: „a nemzetközi bizottságokban és nemzetközi szervezetekben az utóbbi időben nyert tapasztalatok azt mutatják, helyes és szükséges, ha a tárgyalások kezdeti szakaszában már megfelelő magyar állásponttal jelentkezünk, ami az ország érdekeinek is megfelel, és törekszünk mindenképpen a racionális érdekek síkjára helyezkedni. Sorra-rendre az történt, hogy mi elmulasztottunk önálló álláspontot kidolgozni. A Duna Bizottságban is ez történt. Egyszerűen azt képviselte delegációnk, amit a Szovjetunió képviselt. De az adott nemzetközi szervezetekben nem azok a szovjet elvtársak vannak jelen, akik megfelelő rugalmassággal és politikai áttekintéssel bírnak. Az utolsó csepp vérükig kitartanak a saját korábbi álláspontjuk mellett." (MOL M–KS 288. f. 5/340. ő. e.)

utalta. A folyam két szakaszán (Sulina, Vaskapu) engedélyezte folyamigazgatóság felállítását és az illetékszedést. A konvenció a Bős–Nagymaros közötti (1921–1701 folyamkilométer) szakaszról elismerte: az itt szükséges munkálatok messze meghaladják azt a mértéket, amelynek teljesítését az érintett államoktól el lehet várni. Az egyezmény nyitva hagyta egy közös magyar–csehszlovák folyamigazgatóság felállításának (és az illetékszedésnek) a kérdését. Magyarország és Csehszlovákia 1968-ban a Felső-Duna-meder karbantartási költségeinek kompenzálása céljából a Rajka–Gönyü közötti szakaszon felállított egy, az átmenő hajóktól illetéket szedő folyamigazgatóságot. A Duna Bizottság többi tagállama – a Szovjetunió kivételével – a szabályozás ellentmondásaira hivatkozva megtagadta az illetékfizetést, emiatt Magyarország és Csehszlovákia visszakozott, és 1972-ben a kérdés lekerült a Duna Bizottság napirendjéről. A kudarc nyomán vetődtek fel a Bős–Nagymaros közötti vízlépcsővel kapcsolatos magyar–csehszlovák tervek. Ugyanekkor a Duna Bizottság napirendre tűzte az épülő Duna–Majna–Rajna-csatorna státusával összefüggő kérdéseket.

A Duna és a Rajna nemzetközi vízi útjait összekötő Duna–Majna–Rajna-csatorna (158 kilométer) megépítése azt jelentette, hogy létrejön egy, az Északi- és Keleti-tengert a Fekete-tengerrel összekötő transzkontinentális belvízi útvonal. A Duna-parti államok számára a fontos kérdés az volt, milyen álláspontot alakítsanak ki a német pénzből, az NSZK területén épülő csatorna státusával kapcsolatban. Magyarország, Csehszlovákia, Bulgária és a Szovjetunió azt az egyeztetett álláspontot képviselte, hogy a csatorna nemzetközi belvízi útnak (vagy nemzetközi érdekűnek) minősül, és ezért azt valamennyi ország hajózása egyenlő feltételekkel használhatja. Az ezzel kapcsolatos érvrendszer azonban több sebből vérzett: az 1948-as konferencia szándékosan nem beszélt a csatornákról,[204] illetve visszaütött az NSZK-t a Duna ügyeiből kirekesztő korábbi gyakorlat is.[205] Az 1970-es évtized nemzetközi erőterében nem az NSZK, hanem a Duna Bizottság tagállamai kerültek lépéskényszerbe. Az NSZK következetesen azt az álláspontot hangoztatta, hogy hajlandó a nemzeti vízi útnak minősülő csatorna használatáról mindenkivel külön bilaterális egyezményt kötni. Ez azonban a legnagyobb dunai hajóparkkal rendelkező és gyakran dömpingáron fuvarozó Szovjetuniónak nem állt érdekében. Attól tartottak, egy szovjet–nyugatnémet kétoldalú megállapodással a Szovjetunió kedvezőtlenebb feltételeket érhet el, mint egy sokoldalú vagy egy egységes Duna bizottsági fellépés esetén.[206] Az egységes fellépéshez fűzött reményeikben hamarosan csalatkoztak. Eleinte csak Ausztria és Jugoszlávia

204 A konferencián egy, a csatornákról szóló passzus felvetésére Visinszkij szovjet külügyminiszter-helyettes kijelentette: a csatornákat nem kell felvenni a Duna nemzetközi rendszerébe.

205 Az NSZK 1964-ben kérte felvételét a Duna Bizottságba, de az ezzel kapcsolatos tárgyalások nem kezdődtek el. Később, a Duna–Majna–Rajna-csatorna tervezésének előrehaladásával az NSZK-nak egyre kevésbé állt érdekében belépni a Duna Bizottságba, ez a lépés saját tárgyalási pozícióit gyengítette volna. Az 1980-as években az NSZK már csak akkor lett volna hajlandó belépni a Duna Bizottságba, ha viszonossági alapon a Szovjetunió is beengedi saját belvízi útjaira a nyugatnémet hajókat.

206 A Duna Bizottságnak azonban nem volt jogalanyisága, a belgrádi egyezmény aláírásából kizárt nagyhatalmak pedig nem ismerték el státusát. 1981-ben a Szovjetunió felvetette egy új nemzetközi szervezet (Dunai Gazdasági Bizottság) létrehozásának ötletét, de ez támogatás hiányában fel sem került a bizottság napirendjére.

zárkózott el a Duna–Majna–Rajna-csatorna ügyének bizottsági tárgyalásáról, később Románia is csatlakozott hozzájuk. Ausztria és Jugoszlávia ugyanis már korábban megkötötte az NSZK-val a kétoldalú belvízi megállapodását, így a csatornával kapcsolatos érdekeik rendezettek voltak. Románia pedig a németekhez hasonlóan egy, a nemzetközi dunai vízi út részének nem tekintett csatornát épített (Csernavoda és Constanţa között). Magyarország a Szovjetunió egységes fellépést szorgalmazó álláspontjával kapcsolatosan óvatosan követő magatartást tanúsított, de esélytelennek látta annak sikerét.

Magyarországnak az NSZK-t érintő közlekedésdiplomáciai kapcsolatainak legfontosabb részét a vízi úttal kapcsolatos kérdések jelentették. (Vö. 51. sz. alatti dokumentum.) A KPM már 1954–1955-ben javasolta kétoldalú hajózási egyezményt megkötését a németekkel, de a Külügyminisztérium ezt sem ekkor, de még az 1970-es évek második felében sem tartotta időszerűnek, annak ellenére sem, hogy Magyarország 1974-ben felvette a diplomáciai kapcsolatot a Német Szövetségi Köztársasággal. A külügyesek úgy látták: Magyarország érdekelt ugyan az egységes európai víziút-rendszer létrehozásában, de ezt a kérdést is alá kell rendelni a magyar külpolitika általános elvi célkitűzéseinek.[207] A két ország közötti közlekedési kapcsolatokat érintő, miniszteri szintű tárgyalásra először 1970-ben került sor. Ezt követően a magyar és a nyugatnémet közlekedési miniszterek 1986-ban és 1988-ban találkoztak ismét. Magyarország csak 1989-ben írt alá kétoldalú hajózási egyezményt a Német Szövetségi Köztársasággal. A Duna–Majna–Rajna-csatorna az eredetileg tervezett 1981 helyett 1992-ben nyílt meg a forgalom előtt. A *status quó*t a dunai konvenció 1998-os újratárgyalása ismerte el: a Duna nemzetközi szakasza 1948-ban még Ulmnál, 1998 óta Kelheimnél, a csatornánál kezdődik és a sulinai ágon áthaladva, a Sulinai-csatornán keresztül torkollik a Fekete-tengerbe.

A Bős–Nagymaros-kérdés története, illetve annak elemzése, hogyan vált ez az ügy a magyar belpolitika „Dunaszauruszává", messze túlnő ennek a bevezetőnek a céljain.[208] A Duna komplex hasznosításának alternatíváit elemző magyar–csehszlovák közös tanulmány 1956–1960 között készült el. 1963-ban a két állam illetékes kormánybizottsága választott az alternatívák (bal parti üzemvízcsatorna, alsó vízlépcső helye: Nagymaros) közül. 1964-ben elkészült a beruházás programja, amelyet 1967-ben és 1969-ben módosítottak, illetve kiegészítettek. A magyar és csehszlovák fél 1971-ben megállapodott az elvégzendő feladatokról. A vízlépcsőrendszerrel három célt kívántak megvalósítani: az Atlanti-óceán felé megnyitni Dunát, megoldani a Kisalföld árvízi és öntözési problémáit, és villamos energiát termelni. 1973–1974-ben az illetékes magyar szervek (Országos Vízügyi Hivatal, Országos Tervhivatal, a nehézipari és a közlekedési tárca) kialakították álláspontjukat a beruházásról. A hozzáférhető források sajnálatos módon nem adnak arra választ, hogy történtek-e érdemi tárgyalások a bős–nagymarosi

207 Külügyminisztérium Szocialista Világrendszer Referatúra, Farkas Imre: *A Duna–Majna–Rajna vízi út kiépítésével kapcsolatos kérdések.* 1977. november 14. (MOL XIX–J–1–t 2. doboz.)

208 Vö. Fleischer Tamás: Cápafogsor a Dunán. A dunai vízlépcső esete. *Társadalomkutatás*, 1992. 2. A magyar–szlovák konfliktust alaposan feltáró bibliográfiát tartalmaz: Petzold-Bradley, Eileen–Carius, Alexander–Árpád, Vincze: *Responding to Environmental Conflicts: Implications for Theory and Practice.* NATO Science Partnership Sub Series 2, 2001.

beruházásnak a Duna Bizottság tagállamai által történő finanszírozásáról, Magyarország és Csehszlovákia kérte-e a tagállamok anyagi hozzájárulását a dunai konvenció 4. paragrafusára hivatkozva.[209] Egy 1984-es jelentés szerint a vízlépcső beruházási költségeinek alig 12%-a függött össze a nemzetközi vízi út építésével, kikötőfejlesztéseket pedig egyáltalán nem tartalmazott.

A szovjet rendszer lebomlása

Az 1970-es években a közlekedés modernizációjának sorsát bel- és külföldi események egész sora terelte kedvezőtlen irányba. A Magyarország makrogazdasági környezetében végbemenő változások (olajárrobbanások, cserearányromlás, technológiaváltás), illetve az ezekre adott hazai válaszok alapjában határozták meg a közlekedésben lezajló folyamatokat. Néhány makrofolyamat közlekedésre gyakorolt hatása a hétköznapokban is nyilvánvaló volt (például üzemanyag-ár-emelkedés, autópálya-építés leállítása). A második olajárrobbanás a közutakkal szemben deklaratíve már a vasutat állította előtérbe – a szaksajtóban ez idő tájt a vasúti közlekedés reneszánszáról írtak –, de a közúti közlekedés fejlődési üteme nem tört meg. 1970 és 1980 között a vasút áruszállítási teljesítménye 20 ezermillió árutonna-kilométerről 24 ezermillió árutonna-kilométerre nőtt, a közúti áruszállításé pedig 96%-kal. Az 1970-es évek elején a népgazdaság szállításigénye (a nemzeti jövedelem növekedésénél gyorsabb ütemben emelkedő anyagfelhasználás miatt) változatlanul növekedett. 1973–1974-ben a közlekedés teljesítményei elérték az 1980-ra előirányzott teljesítményi szintet. Mindeközben a IV. ötéves tervben csak a vasúti ágazatot 1,5 milliárd forintos restrikció érte. Ami az energiaválságot illeti, a propaganda sokáig azt sulykolta, Magyarország meg tudja védeni magát a világgazdasági folyamatoktól, ki tudja védeni a kőolaj árának emelkedéséből fakadó hátrányokat, és ezért nem kell változtatni gazdaságpolitikáján. Ez a tévedés lassan, de biztosan megrendítette a kádári konszolidáció alapjait.

A gazdasági egyensúlybomlást követő gazdaságpolitikai visszarendeződés a közlekedésügyben úgy jelentkezett, hogy ismét megerősödött a centralizáció: a területi, decentralizált irányítású közlekedési vállalatokat országos trösztökké szervezték. Az adósságválság mélyülésével, az 1980-as években még jobban felerősödött az a gyakorlat, amely a közlekedés konvertibilisdeviza-termelő képességének hangsúlyozásával lobbizott a beruházási forrásokért. A közlekedési vállalatok devizabevétele (tarifaemelésből és árfolyamváltozásból adódóan) az 1980. évi 14 milliárd forintról 1985-re több mint 24 milliárd forintra nőtt. A növekedés azonban elsősorban a transzferábilis rubel elszámolású forgalomban keletkezett, a dollárbevételek (350 millió) a két időpont között azonos szinten maradtak.

209 Mindez azért is különösen feltűnő, mert Románia és Jugoszlávia 1963-ban felkérte a Duna menti államokat, hogy az általuk építendő vaskapui vízi erőmű költségeihez a hajózás érdekeit szolgáló zsiliprendszer és mesterséges vízi út finanszírozásával járuljanak hozzá, hiszen annak haszonélvezői lesznek. A Vaskapu I. erőmű építése 1972-ben befejeződött.

Az állam működése

Csanádi váratlan halála (1974) a KPM érdekérvényesítő képességét – az ágazati minisztériumok közötti láthatatlan rangsorbéli pozícióját – is megrendítette. Amikor Pullai Árpád kerül a KPM élére, a minisztériumi vezetők körében feltámadt a remény, hogy egy pártpolitikus újra megerősíti a tárca pozícióját. Ez irányú reményeik nem teljesültek, bár Kádár János 1978-ban, életében először ellátogatott a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumba. De elmozdulás következett be az államigazgatás központi szerveinek egymás közötti erőpozíciójában is: a kormány mellé rendelt bizottságok hatalma megnőtt a Minisztertanácshoz képest. Ettől kezdve az alternatívák közötti választások, a tényleges döntések az illetékes kormánybizottságokban születtek meg. Sajnálatos módon az idekerülő nagy jelentőségű közlekedésfejlesztési ügyekben e testületek és a közlekedésügy vezetői között lejátszódó alkufolyamatok részleteiről kevés információval rendelkezünk. Sajátos módon született meg a tárca nagy sikere, a Ferihegy II. beruházás. Az osztrák hitel hazai elköltésével kapcsolatos egyik tárgyaláson kiderült, hogy a tervezett idegenforgalmi beruházások nem kötik le a rendelkezésre álló teljes keretet. Urbán Lajos szerint az ülésen elnöklő Marjai József alaposan lehordta a jelenlevőket. A közlekedési tárca képviselői – ráérezve a szituációban rejlő lehetőségre – kijelentették, hogy az el nem költött dollármilliók fedezik annak az új repülőtérnek az építését, amelyről már kimunkált tervekkel rendelkeznek. Mindez persze *így* nem volt igaz, de megszületett a repülőtér-fejlesztésről szóló döntés. Az viszont igaz volt, hogy a tárca vezetői vissza-visszatérően panaszolták: a kormánybizottságok villámgyors, mérlegelési idő nélküli válaszokat igényelnek tőlük.

Az államapparátus legmagasabb szintjeit is megjáró közlekedéspolitikai kérdések egyre specializáltabb formában merültek fel. A Minisztertanács sokkal inkább a bizottságok határozataira formálisan rábólintó testület lett, mint operatív irányítási feladatokat ellátó csúcsszerv. A hozzáférhető levéltári iratanyagból kitűnik például, hogy a miniszterelnök nem foglalkozott a közlekedési tárcát érintő ügyekkel, a szükséges operatív intézkedéseket Marjai József miniszterelnök-helyettes hagyta jóvá. Lázár György miniszterelnök a közlekedésüggyel leginkább úgy foglalkozott, hogy kivágott újságcikkeket („Miért van kevés pénztár nyitva a Déli pályaudvaron" – *Esti Hírlap* stb.) küldetett át kivizsgálásra Pullai Árpádnak.

Az 1970-es évek végén lezárult az a periódus, amelyre az 1968-as közlekedéspolitikai koncepciót eredetileg kidolgozták. Árulkodó mozzanat, hogy emiatt – nem pedig Magyarország makrogazdasági környezetének sűrűsödő és kedvezőtlen irányú változásai miatt – kerül párt- és kormányzati szinten újból napirendre a közlekedéspolitika. Az 1979-ben elfogadott, úgynevezett „továbbfejlesztett" közlekedéspolitikai koncepció az 1976–1977 között kidolgozott dokumentumokra épült. Elgondolkodtató tény az is, hogy az 1968-as programmal szemben ezt a koncepciót egy aktuális pártdokumentumhoz fűzték, és azt állítottták, az új feladatok döntően az MSZMP programnyilatkozatában megfogalmazott társadalompolitikai célokból – nem pedig, ahogy várnánk: a világgazdasági fordulatból – adódnak. Úgy vélem, mindebben tükröződnek Pullai

Árpád személyes ambíciói és korábbi életpályája is. Pullai a minisztertanács 1979. május 2-i ülésén Lázár György kérdésére, hogy van-e lényegi változás az előterjesztett közlekedéspolitikai koncepció és az 1968-as között, igennel válaszolt, és azt egy új közlekedéspolitikának nevezte. Ennek ellenére Lázár úgy döntött, ne egy új, hanem a korábbi koncepció továbbfejlesztéséről határozzon a minisztertanács, és azt *munkaokmányként* erősítse meg. Az 1980-as évek közlekedési szakirodalmában a továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepciót hangsúlyosan mint az 1968-as koncepcióval egyenrangú, azzal azonos fajsúlyú dokumentumot emlegették. Azon a tényen mindig átsiklottak, hogy az 1979-es koncepció szövegét csak belső használatú kiadványokban adták ki.

A beruházások visszafogása

1976-ban a KPM-ben megrendezett aktívaértekezleten Borbély Sándor, az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályának vezetője már arról beszélt, a „játék nem babra megy [...] gazdasági helyzetünk olyan, hogy nem lehet cirkuszi mutatványokat csinálni. [...] a közlekedés jelenleg is rendelkezik olyan eszközökkel, amik nincsenek kihasználva. [...] nem abból kell kiindulni, hogy mennyi fejlesztést lehet még megszerezni. Ez tartósan nem járható út, mert csak ennyi van. Abból kell kiindulni, hogy jelenleg a tárca rendelkezésére álló fejlesztést hogyan lehet a legésszerűbben felhasználni. [...] Meg kell értenünk, ha francia konyakra nincs pénzünk, igyuk a kövidinkát."[210] 1976-tól egyre jellemzőbb szemlélet lett, hogy a közlekedésfejlesztési feladatokat a tárca és a vállalatok oldják meg úgy, ahogy tudják. Az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottságának 1977. december 19-i ülésén elhangzott: a közlekedés elégtelensége nem általában, hanem konkrétan gátolja a népgazdasági termelést. Ennek ellenére az 1980-as évtizedben a közlekedési beruházásokat fogták vissza legelőször. Mindezt azzal indokolták, hogy az eladósodás miatt a szűkös forrásokat inkább az exportot növelő és a külgazdasági egyensúlyt javító ágazatokba kell csoportosítani.

A közlekedés helyzetét tovább nehezítette a korábban már említett, 1979–1980-as szovjet szállítási válság. A közlekedésre és hírközlésre jutó fejlesztésre a VI. ötéves tervben 130 milliárd forintot szántak, ez mintegy 7–8%-kal kevesebb, mint amit 1975–1980 között felhasználtak. 1983-ban a közlekedés beruházásai – naturáliákban számítva – nem érték el az 1975. évi beruházások 86%-át. 1977–1978-ig a MÁV önfinanszírozásának kérdése nem merült fel komolyan. A MÁV gazdálkodási rendszere 1980-tól alapvetően megváltozott: a beruházásokhoz nyújtott állami támogatást jelentősen mérsékelték, illetve 1982-től megszüntették. A VI. ötéves terv azzal számolt, hogy a szállítási teljesítmények növekedése és a tarifaemelés együttesen önfinanszírozóvá teszi a vasutat. A terv előírásai szerint a tervidőszak végére a MÁV-nak évi 10–11 milliárd forintos nyereséget kellett volna elérnie, amelyből 2–2,2 milliárd forintot fejlesztésre fordíthatott volna.

210 A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium értekezletének jegyzőkönyve. MOL M-KS 288. f. 42. cs. 11. ő. e.

A valóságban azonban a MÁV gazdasági helyzete évről évre romlott. A szállítási teljesítmények – különösen a jól jövedelmező tranzitszállítások – csökkentek, a díjszabások sem emelkedtek. A szabályozórendszer szigorodott (az amortizáció és a fejlesztési források egy részét centralizálták). A beruházások nagymértékű visszafogásának következményeként a fenntartási költségek gyorsabban növekedtek. 1980-ban a MÁV még 5700 millió forint támogatásban részesült, 1984-ben az egyenleg már a költségvetés javára mutatott 2977 millió forint aktívumot. A MÁV szolgáltatásai nem tartottak lépést az igényekkel (alacsony színvonalú körülmények, nem megfelelő csatlakozások, késések stb.). A ki nem elégített beruházási igények felhalmozódtak, ezek volumene 1980-ban több mint 30 milliárd forintot tett ki. 1984 elején a Közlekedési Minisztérium összeállított egy jelentést az Állami Tervbizottság részére a MÁV gazdasági helyzetéről. A szöveghez a Pénzügyminisztérium, a Külkereskedelmi Minisztérium, a MÁV Vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezete is igen kritikus megjegyzéseket fűzött. Kiderül, hogy a vasútpolitika megítélésében nemcsak a MÁV és a közlekedési tárca, hanem a Közlekedési Minisztérium és a többi megkérdezett között is alapvető nézeteltérés létezik.[211] Negyed éven belül a MÁV vezérigazgatója, Urbán Lajos lett az új közlekedési miniszter. 1985-re azonban nemcsak a vasút, hanem a városi és vízi közlekedés nyeresége is a nullára csökkent, és növekvő költségvetési befizetések jellemezték a közúti közlekedést is (1980-ban 5,8 milliárd, 1985-ben 10,2 milliárd forint).

Külföldi és magántőke

1979-re a közúti forgalom biztonságos növekedésének tartalékai a főútvonalakon, Budapesten és a vidéki nagyvárosokban kimerültek. Emiatt ismételten felszínre került, hogy a közlekedési infrastruktúra egyes elemeinek modernizációjába – a munkálatok meggyorsítása érdekében – külföldi tőkét is be kell vonni. Több elképzelés született arról, mit lenne célszerű a Világbanktól felveendő hitelből finanszírozni. A KPM eredetileg a komáromi és hegyeshalmi rendező-pályaudvarok átépítésének évek óta vajúdó programját javasolta. Egy másik álláspont szerint Magyarországnak a nyugat-európai forgalmi kapcsolatait kell korszerűsíteni (Budapest–Győr–Hegyeshalom vasútvonal, az M1-es autópálya Győr–Hegyeshalom közötti szakasza). A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottságában pedig az M0-ás körgyűrű és egy új dunai híd építése merült

211 A MÁV vezérigazgatósága szerint: „A vasúttal szemben jelentkező költségvetési terhek évről évre növekedtek, és így különböző eredményekről beszélni túlzás. A terv amortizáció-központosítással még nem számolt, és ugyanakkor a tervidőszak során bevezették az ingatlanok és gépek után képződő amortizáció egy részének elvonását, terven kívüli forráselvonásokat vezettek be, megszűnt a beruházások állami támogatása. A MÁV gazdasági helyzetének romlását főként a szabályozóváltozás és azok szigorodása idézte elő. A költségvetés egyenlege a MÁV befizetései következtében 11 milliárddal lett jobb, mint ahogy azt a terv előírta. Ebben van a romlás alapvető oka." (Beszámoló a MÁV gazdasági helyzetéről, 1984. február 22. MOL XIX–h–1–pp 15. 358. doboz, 452396/1984.)

fel.[212] Magyarország és a Világbank 1985-ben írta alá az I. közlekedési programot, mintegy 75 millió dollárról.

1982. január 1-jéig jogilag nemzetközi szállítmányozási monopólium volt Magyarországon, amelyet a Masped gyakorolt. Magyar külkereskedelmi vállalatok hivatalosan nem adhattak megbízást külföldi fuvarozóknak és vállalkozóknak a Masped bekapcsolása nélkül. 1982-ben a Magyar Hajózási Rt. (Mahart) és a Hungarocamion részleges, 1983-ban a Raabersped teljes körű szállítmányozási jogot kapott. Ezzel megszűnt a külkereskedelmi vállalatoknak az a kötelezettsége, hogy a külföldi fuvarozók és vállalkozók megbízását magyar szállítmányozó bekapcsolásával bonyolítsák le. Ettől kezdve tőkés – főként osztrák – speditőrök és fuvarozóvállalatok ostromolták – gyakran a magyar fuvarozóknál is olcsóbb – ajánlataikkal a szállítmányozási joggal felruházott vállalatokat.

Az 1980-as évek elején – a mélyülő gazdasági válságra adott válaszként – a közlekedésügy két további – még a szovjetizációból megmaradt – rendszerspecifikus jellemzője is megváltozott. A KPM 1983-as átszervezése (a tárca új neve: Közlekedési Minisztérium lett) a közlekedési vállalatok önálló gazdálkodásának feltételeit kívánta megerősíteni. Ezen túlmenően a szállítási szolgáltatásokba beengedték a magánszektort: teherfuvarozó kisiparosok és magántaxisok léptek be sikeresen a belföldi fuvarpiacra.[213] A kedvező üzemeltetési feltételek következtében 1983-ban 13 ezer, 1984-ben már 23 ezer teherszállító gépjármű volt magántulajdonban. Ennek ellenére a magántőke szerepe a személy- és áruszállítás összteljesítményében még nem volt számottevő, de már ez a versenyhelyzet is számos panaszra ingerelte a közúti fuvarozással foglalkozó állami vállalatokat. Az 1980-as évtized közepén értekezletek sorát rendezték meg emiatt a minisztériumban. A versenyre kényszerítettek sérelmezték, hogy „Magyarországon ma könnyebb magántaxi-engedélyhez jutni, mint a tőkés országokban, ahol az iparjogosítványokra – a felmért szükségletek alapján – kontingenst állapítanak meg, és ezzel egyben biztosítják a magántaxisok számára a biztos megélhetési lehetőséget".[214]

Az 1980-as évek közepétől a rendszerváltozásig zajló rövid periódust válságmenedzselés, valamint a beruházási eszközökért folytatott intenzív lobbizás jellemezte. Az MSZMP politikai hatalmának meggyengülését jelezte, hogy a közlekedési tárcánál elburjánoztak a koncepcionális tervezetek. E koncepciókat azonban nem egy közlekedésfejlesztő kormányzati szándék elméleti alapvetéseként írták meg. Az volt a funkciójuk, hogy a közlekedési tárca vezetői a Gazdaságpolitikai Bizottság, Állami Tervbizottság stb. ülésein – adott szituációkban – meglobogtathassák azokat. A beruházási keretekért folyó, népgazdasági ágazatok közötti versenyben ezek a koncepciók a közlekedési miniszter érvrendszerét erősítették és a nyomásgyakorlás eszközei voltak. Mindebből kívülálló persze semmit sem érzé-

212 A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottságának 1979. szeptember 1-jei ülésén vizsgálták meg a különböző alternatívákat. Az M0-ás körgyűrű két szakaszának megépítését végül a Világbank finanszírozta.

213 A Minisztertanács 31/1981. számú (szeptember 14.) rendeletével engedélyezte a magántaxizást. A magánszemélyek által üzemben tartható járművek fajtáit bővítette a 29/1982. (július 1.) számú minisztertanácsi rendelet.

214 Tüttő Imre: Taxiközlekedés Magyarországon. *Városi Közlekedés*, 1986. 4. 193.

kelhetett. Az 1980-as évek elején a tárca elkezdte egy, az ezredfordulóig szóló közlekedéspolitikai koncepció kimunkálását is. A minisztérium felügyelete alá besorolt vállalatok különböző szintjein dolgozó vezetők nagy rutinnal gyártották munkabeszámolóikat (az előző évi beszámolóból átvett gondolatok szó szerinti felhasználásával), és készítették a vállalat legkülönbözőbb szempontrendszerű fejlesztési koncepcióit. Még mindig működtek, de már tartalom nélkül a bürokratikus koordinációs mechanizmusok. Átrendeződések következtek be a kormány szerkezetében is. 1987-ben megszüntették az 1951-ben bevezetett miniszterhelyettesi tisztséget, ismét bevezették a politikai és közigazgatási államtitkári funkciót. A közlekedési tárca politikai vezetését a miniszter és a politikai államtitkár látta el, a szakapparátust pedig a közigazgatási államtitkár irányította.

A Kádár-rendszer végóráiban az állami apparátus újrafogalmazta Magyarország közlekedési érdekeit, és mindebben az állam feladatát. Az évtized utolsó éveiben erőteljes szövegezésű dokumentumok születtek a közlekedési infrastruktúra elmaradottságáról és annak következményeiről. 1988-ban a közlekedéspolitika hosszú távú stratégiáját még az MSZMP Politikai Bizottsága elé is sikerült bevinni, de mindez – a rendszerváltozás után történtek fényében – már csak pótcselekvés volt.[215] A szovjetizáció utolsó maradványainak lebontása után a rendszer keretei között már nem adódott lehetőség a továbblépésre. A Kádár-korszak utolsó éveiben a közlekedéspolitikát egy veszteségminimalizáló taktika hatotta át, és a várakozás jellemezte. A közvélemény nem figyelt fel arra a szimbolikus jelentőségű eseményre, hogy 1988. május végén Budapestről kigördült az első Bécsbe tartó EuroCity expresszvonat (Lehár EC). Mindez azt jelentette, hogy Magyarország a szocialista országok közül elsőként csatlakozott az Európa közlekedési egységét oly látványosan megtestesítő EC-hálózathoz.[216]

A történettudományban bevett nézet, hogy a szocialista Magyarországot mint egy modernizációs kísérlet történetét értelmezik. Nehéz lenne azonban egy ilyen gondolati ívre felfűzni a magyarországi közlekedés történetét. Nem mintha az ezen a területen tevékenykedők ne követtek volna el mindent az ország közlekedési struktúráinak korszerűsítéséért, nem dolgoztak volna elhivatottan. Sokkal inkább azért, mert a közlekedéspolitikai cselekvések túlnyomó része kármérséklő funkciójú volt abban az értelemben, hogy a tervgazdálkodás és a népgazdaság működési mechanizmusaiból fakadó problémák áthidalására koncentrált. Nagy találékonyság és rengeteg energia kellett ahhoz, hogy a rendszer adott keretei között megtalálják a korlátozott hatókörű kitörési pontokat. 1990 után a közlekedéspolitika számára már nem az volt a kérdés, hogyan kell a szovjet modell maradványait felszámolni – hiszen ezt már a Kádár-rendszer megtette –, sokkal inkább az, melyik fejlődési irány felé kell terelni Magyarország közlekedési struktúráját.

215 1987. április 23-án a minisztertanács elfogadta a hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció irányelveit egy további koncepcióalkotási munka alapjául. Az irányelveket társadalmi vitára bocsátották, 31 szervezet között osztották szét a „A közlekedés fejlesztési koncepciója az ezredfordulóig" című vitaanyagot. 1988-ban nemzetközi konferenciát is szerveztek a kérdésről. (A közlekedés fejlesztési koncepciója az ezredfordulóig. MOL XIX–H–1–pp 15. 823. doboz.)

216 1992-ig egyetlen korábbi szocialista ország sem csatlakozott az EC-hálózathoz.

Dokumentumok

Szovjetizáció a közlekedésben 1946–1956

1

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁI A BÉKEKÖTÉSSEL KAPCSOLATBAN

1946

Az alább közölt feljegyzés azokat a problémákat foglalja össze, illetve aktualizálja az 1946-os év állapotaira, amelyekkel Magyarországnak a trianoni békeszerződés után kellett megbirkóznia. Szemléletesen illusztrálja, hogy még a második világháború után sem volt a közlekedésügyi szakemberek számára világos az összefüggés: Magyarország trianoni határait a Kárpát-medence transzverzális vasútvonalainak topográfiai helyzete határozta meg. Minden egyes – itt tömören összefoglalt kérdésről – néhány oldalas, részletesebben kifejtő tanulmányok is készültek. A Közlekedésügyi Minisztérium üzemgazdasági osztálya 1946. június 13-ra készítette el a Magyarország közlekedési problémái a békekötéssel kapcsolatban. Összefoglaló című, mintegy 9 gépelt oldalas jelentését. (MOL XIX–H–1–q 11. doboz.) A Külügyminisztérium béke-előkészítő osztályának instrukciói alapján ezt a jelentést a közlekedési tárca kibővítette és átdolgozta. Az iratokból nem tűnik ki, hogy ezekben a munkálatokban kik vettek részt: milyen szerepet játszottak a közlekedési tárca és a MÁV alkalmazottai. Egy külügyminisztériumi feljegyzésből az derül ki, hogy a külügy volt a szövegek végső bírálója, az ellentmondások, eltérő adatok „felfedezője". A közölt dokumentum előmunkálataival kapcsolatos iromány számos szövegvariációban fennmaradtak. A Közlekedésügyi Minisztérium ágazatonként külön-külön nyomtatott feliratú, halványkék dossziékba fűzte össze az elkészített irományokat. Ez a dosszié a legteljesebb módon a hajózási kérdésekről maradt fenn. E tanulmányok végső konklúzióját jelenti az itt közölt dokumentum. Ez a végleges változat, amelyet francia, angol és orosz nyelvre is lefordíttatnak.

A béketárgyalások során a felek a dokumentumban felvetett kérdéseket nem tárgyalták meg. Magyarországnak németekkel szembeni követeléseit – melyeket a Külügyminisztérium más fórumokon is a szövetségesek elé terjesztett – elutasították, azzal az indokkal, hogy két vesztes állam egymás elleni követelésekkel nem léphet fel.

A Közlekedésügyi Minisztérium üzemgazdasági osztálya feljegyzése

1. Magyarország közlekedéspolitikai helyzete

Magyarország közlekedési hálózata az első világháború előtti, földrajzi és gazdasági területegységet képező ország földrajzi viszonyaihoz és gazdasági igényeihez mérten alakult ki, a legelőnyösebben megfelelve a nemzetközi forgalom követelményeinek.

A trianoni béke után a Kárpát-medence középrészén fekvő magyar államterület közlekedése súlyos helyzetbe került, mert Magyarország számára például a centrálisan kifejlődött vasúti hálózatnak csak a sugárirányú vonalai maradtak meg, az ezeket összefoglaló, kerületi irányú forgalmat lebonyolító fővonalak

rendszere (Újdombóvár–Baja–Szabadka–Szeged–Békéscsaba–Nagyvárad–Szatmárnémeti–Királyháza–Csap–Kassa, továbbá Miskolc–Bánréve–Fülek–Somoskőújfalu) nagyobb részben a környező államok területére jutott, illetve – mint délen Szabadka elcsatolásával – fontos feladatának teljesítésére alkalmatlanná vált [...].

A trianoni határ a vasúti hálózat 22 fő- és 29 mellékvonalát, köztük több magánvasútnak vonalát metszette el közvetlenül legfontosabb csatlakozási gócpontjuk előtt. Ennek következménye az volt, hogy a vasúti forgalom nagymértékben visszaesett nemcsak a határ által megszakított kerületi irányú vonalakon, hanem minden fővonalunkon is [...]

Megbontotta a trianoni határ közúti hálózatunk egységét, több helyen átvágva vagy kiszakítva fontos közúti vonalaink egyes részeit, elszakította azokat a kőbányákat és termelési helyeket, amelyek a szomszédos magyar területeket látták el út- és hídépítési anyagokkal. Szétdarabolta a Kárpát-medence vízrajzi szempontból egységes folyamrendszerét a Tisza–Duna- és a Ferenc-csatorna elcsatolásával, ezáltal megszűnt minden összeköttetés Magyarország területén a Duna és a Tisza, valamint ezek vízrendszerei között [...]

Mindezen körülmények megfontolása alapján szükségesnek és elkerülhetetlennek tartja a magyar kormány, hogy az új békeszerződések egyenlő mértékben mérlegeljék a két világháború után a békére vágyó államok gazdasági helyzetét és közlekedéspolitikai jelentőségét, nehogy az egyes államok öncélú közlekedéspolitikája veszélyeztesse Közép-Európa békés gazdasági fejlődését. Az előző világháborút befejező békekötések során ugyanis ezeket a szempontokat félretéve, a közlekedési kérdések rendezésénél egyedül a győztes államok egyoldalú érdekeire voltak figyelemmel, és ezzel az igazi megbékélés helyett már előre elvetették a szomszédos államok áldatlan közlekedési versengésének és gazdasági háborúskodásának magvát.

A Duna völgyének és a Kárpátok medencéjének közlekedéspolitikai jelentőségére való figyelemmel tehát nemcsak Magyarországnak, de a Duna völgyében és a Kárpátok medencéjében helyet foglaló többi államnak, sőt egész Európának egyetemes érdeke az, hogy Magyarországnak a következőkben részletezett közlekedési kívánalmait az új békeszerződés figyelembe vegye.

2. A határrendezéssel kapcsolatos közlekedési kérdések

A trianoni határvonalnak közlekedésünk érdekeit figyelmen kívül hagyó megvonása által okozott súlyos közlekedési hátrányok elsősorban és legtermészetesebben az új határvonalnak a közlekedés követelményeihez igazodó megállapításával küszöbölhetők ki. Ennek megfelelően a magyar kormány azt a kérelmet terjeszti elő, hogy az új békeszerződés megkötése során a határvonal megfelelő kiigazítása révén az amúgy is megcsonkított magyar közlekedési hálózat belső egysége biztosíttassék, a trianoni határvonal által elszakított határ menti közlekedési és gazdasági gócpontok Magyarország területéhez visszakerüljenek, az egyes közlekedési vonalaknak a trianoni határ által önkényesen kiszakított, szervesen összefüggő részei pedig az eredeti magyar közlekedési hálózathoz visszacsatoltassanak.

Ahol a határmegvonás esetén ez a megoldás nem lenne megvalósítható, ott a békeszerződésbe felveendő határozott és félreérthetetlen rendelkezéssel biztosíttassék az átmenet szabadsága és az akadálytalan közvetlen forgalmi lehetőség a határ által átszelt közlekedési vonalak egyes részei, illetőleg a magyar közlekedési hálózat és annak eredeti forgalmát tápláló elszakított gócpontok között.

A magyar kormány javaslatának megfelelően az ilyen határrendezéssel megoldandó legnagyobb jelentőségű közlekedés-földrajzi kérdések a következők:[1]

1. A trianoni határ kettészelte Szabadkánál az Újdombóvár–Baja–Szeged–Békéscsaba–Nagyvárad vasútvonalat, ezt a déli és délkeleti irányú fővonalainkat átlós irányban összekötő nagy fontosságú fővonalunkat, amely azért épült, hogy a Nagy-Alföld, a Dunántúl és a Duna–Tisza köze termelőterületei között közvetlen vasúti összeköttetést létesítsen. Ennek a vasútvonalnak az elcsatolása csaknem teljesen megbénította az említett területegységek Magyarországon maradt részeinek egymás közötti forgalmát, ami a Baja–Szeged–Békéscsaba–Nagyvárad vasútvonal forgalomsűrűségének az első világháború előtti mértékéhez viszonyított igen jelentős csökkenésében volt érzékelhető [...]. Szabadkának a magyar vasúthálózattól való elszakítása a Baja–Szeged közötti forgalmat a Kiskunhalason és Kiskunfélegyházán át vezető kerülő útirányra kényszerítette, ami 68 km helyett 150 km-es távolságot, tehát 120%-os úthosszabbodást és 70-75%-os fuvardíjtöbbletet jelent [...].

2. Különlegesen kedvezőtlen a helyzet az ország keleti részének vasútközlekedése terén. A Trianonban megállapított magyar–román határvonal négy nagy fontosságú fővonalunkat metszi el éppen a Temesvár–Arad–Nagyvárad–Királyháza kerületi irányú fővonalba a nagy csatlakozó állomásokon való betorkollásuk előtt [...]. Ez a kerületi irányú fővonal éppen azért létesült, hogy a kelet felé sugárirányban szétágazó fővonalainkat a Nagy-Alföld peremén összekötve, ezeknek a vidékeknek a gazdasági csomópontjai között közvetlen vasúti összeköttetést biztosítson.

3. A sátoraljaújhely–szerencsi, továbbá a nyíregyháza–csapi vonal állomásai között csak nagy kerülő útirányon át van összeköttetés. A sátoraljaújhely–csapi vonal elcsatolása megbontotta azt a tökéletes vasút-közlekedési és közgazdasági összeműködést, amit ez a kerületi irányú fővonal a mind a tőle délre fekvő alföldi, mint a tőle északra fekvő hegyvidéki területek számára biztosított [...].

4. Északon a trianoni határ többek között az ország legnagyobb nehézipari és bányavidékéhez vezető legfontosabb közvetlen Budapest–Hatvan–Fülek–Bánréve fővonalnak Somoskőújfalu és Bánréve közötti mintegy 60 km hosszú szakaszát vágta el vasúthálózatunktól. Ennek folytán az iparvidék egyik legnagyobb központja, Ózd Budapesttől csak Miskolcon keresztül érhető el. Hatvan és Bánréve között a kerülő útirány több mint 26%-kal hosszabb a Füleken átvezető közvetlen útvonalnál. Az ózdi vasgyár félgyártmányait Salgótarjánba küldi feldolgozásra, ami az említett vonal birtoklása nélkül csak a 216 km-rel hosszabb Bánréve–Miskolc–Salgótarján útirányon történhet, míg a trianoni határral átvágott vonalon a szállítási távolság mindössze 70 km volna [...].

1 Részletesebb kifejtését lásd: *A vonalhálózattal kapcsolatos kívánalmaink a jövőre nézve* című dokumentumban. (MOL XIX-J-1-a 26. doboz, III-63.)

5. Ugyancsak súlyos vasútüzemi és forgalmi nehézségeket okozott a Baja–Regőce, a Bácsalmás–Regőcs [...], a Magyarboly–Pélmonostor, a Beremend–Pélmonostor–Kiskőszeg [...], a Fülek–Losonc–Ipolytarnóc, a Hont–Ipolyság–Csata–Párkánynána, a Sopron–Kőszeg [...] vasútvonalak átmetszése, illetve egészben vagy részben való elcsatolása.

6. A közútvonalak átszelése miatt a közúti közlekedésünk terén legsúlyosabb forgalmi nehézségek az osztrák határon fekvő Pornóapáti–Pinkamindszent [...], Kőszeg–Sopron, Harka–Zsira, a csehszlovák határon fekvő Esztergom–Letkés, Hugyag–Pöstény, a román határon fekvő Geszt–Nagyszalonta–Kötegyán [...], Magyarcsanád–Csanádpalota [...] útszakaszon állottak elő. Az említett helységek között jelenleg csak igen hosszú, a határ által elmetszett legrövidebb útvonal hosszának 2–4-szeresét kitevő kerülő útirányokon lehet közlekedni.[2]

2.1 *A határ menti vonalakon átjáró (passage) forgalom biztosítása*

Arra az esetre, ha az új határmegvonás mellett is előállanak egyes vasút- és közútszakaszokon az előző pontban vázoltakhoz hasonló forgalmi nehézségek, az akadálytalan és legtermészetesebb közlekedés lehetővé tételére a magyar kormány azt a javaslatot terjeszti elő, hogy azokon a vasútvonalakon, ahol az átjáró forgalomra Magyarország vagy más volt szomszédos állam vasútjainak szüksége lenne, az átmenő forgalom szabadsága biztosíttassék a viszonosság elve alapján, lehetőleg a passage-jog vagy nagyobb távolságok esetében a díjszabási peage-jog kikötése útján.

Kéri továbbá a magyar kormány az elszakított és más ország területéhez csatolt közútszakaszokon, így pl. a szentgotthárd–csesztregi közút Orfalu és Dávidháza közé eső szakaszán, az átmenő magyar közúti forgalom korlátozásához nem kötött szabadságának a békeszerződés szövegében intézményes és kifejezett biztosítását [...].

Még abban az esetben is, ha a békeszerződés maradéktalanul figyelembe veszi mindazokat a közlekedéspolitikai és gazdasági szempontokat, amelyekre az új határvonal megállapításával kapcsolatban feljebb már rámutattunk, valószínű, hogy maradnának olyan gazdaságilag összefüggő és egymásra utalt területrészek, melyeket az új határvonal egymástól elszakít. Az ekként előálló közlekedési nehézségek áthidalása érdekében a magyar kormány kéri, hogy

a) a békeszerződés ezeken a területeken az ún. kishatárfogalmat úgy a személyforgalom, mind különösen az elsőrendű szükségleti cikkek (élelmiszer, tüzelőanyag, építési anyag stb.) szállítása tekintetében mind közúton, mind vízi úton vagy vasúton a formaságok mellőzésével biztosítsa;

2 A trianoni határ miatt az alábbi települések közúti elérhetősége hosszabbodott meg számottevően. A magyar–osztrák határon: Pornóapáti–Szentpéterfa (7 km helyett 37 km), Szentpéterfa–Pinkamindszent (6 km helyett 17 km), Pornóapáti–Pinkamindszent (13 km helyett 47 km), Kőszeg–Sopron (36 km helyett 51 km), Harka–Zsira (22 km helyett 42 km). A magyar–csehszlovák határon: Esztergom–Letkés (13 km helyett 40 km). A magyar–román határon: Kötegyán–Geszt (29 km helyett 40 km), Magyarcsanád–Csanádpalota (17 km helyett 24 km). A magyar–jugoszláv határon: Orfalu és Dávidháza községek egy 41 km hosszú kerülő úton tudnak kapcsolatot tartani. (MOL XIX–J–1–a 27. doboz, III. 73.)

b) fontos volna ez a rendelkezés a közúti építési és fenntartási anyagok szállítása szempontjából. A trianoni határvonal ugyanis nagyszámú kőbányát vág el a természetes piacukat képező magyar területektől, ha ezek az új határvonal megvonása után is idegen területen maradnak, az útépítés és útfenntartás anyagszükséglete csak igen nagy közlekedési nehézségekkel és aránytalan anyagi áldozattal pótolható;

c) a magyar közlekedési hálózat mielőbbi újjáépítése, különösen a szétrombolt hidak és vasúti vágányzat gyors helyreállítása érdekében hasonló intézkedésekre van szükség a megfelelő mennyiségű vasércnek és faanyagnak a kishatárforgalomban engedélyezendő akadálytalan behozatala érdekében.

2.2 *A dunai szabad hajózás és tengeri kikötők biztosítása Magyarország számára*

A jelenlegi súlyos hajózási helyzetnek gyökeres orvoslása céljából és a hajózható magyar vízi utak természet adta szerves egységének helyreállítása érdekében a magyar kormány kéri, hogy

a) a békeszerződésben biztosíttassék a magyar hajók részére a hajózás minden korlátozástól mentes szabad gyakorlásának joga a Duna folyamrendszerének összes hajózható természetes és mesterséges vízi útjaira nézve, a viszonosság elve alapján;

b) a békeszerződés kifejezetten rendelkezzék a két vagy több szomszédos állam területét érintő hajózási útszakaszok karbantartási kötelezettsége tekintetében (csallóközi gázlós szakasz, Dráva-szabályozás stb.);

c) a békeszerződés egyfelől nevezze meg azokat a tengeri kikötőket, amelyekben Magyarország szabad kikötői jogosultságot nyer, másfelől határozott és félremagyarázhatatlan intézkedésekkel szabályozza a tengeri kikötőkhöz való szabad átmenet gyakorlati megvalósításának feltételeit éspedig vagy a teljes passage-jog, vagy nagyobb távolság esetén díjszabási peage-jog kifejezett biztosítása útján.

A tengeri szabad kikötő kérdésével kapcsolatban rá kell mutatni arra, hogy igen kívánatos, hogy Magyarország ne csak az Adriai-tengeren, hanem más tengereken, így az Északi-, Keleti- és Fekete-tengeren is kapjon szabad kikötői jogosultságot, habár Magyarországra a legnagyobb jelentőséggel az Adriai-tengeren kijelölendő kikötők bírnak. Fiume kikötőjének használati joga mellett elsősorban Triesztnek magyar szabad kikötőként való kijelölése kívánatos. Ezt a kívánalmat a trieszti vasútvonal, továbbá a korszerű felszerelésű kikötő nagyobb teljesítőképességén kívül az a körülmény indokolja, hogy a Duna–Száva–Adria Vasút (egykori Déli Vaspálya Társaság) ügyeit intéző nemzetközi egyezmények szerint a trieszti kikötő mindenkori forgalma után a kikötőt fenntartó állam térítést tartozik fizetni (úgynevezett „triesti tonnage"), amelynek hozama a végelszámolásnál az egykori déli vasúti vonalakat átvett államok, közöttük Magyarország, megváltási kötelezettségének terheit csökkenti.

2.3 Az átcsatolandó közlekedési berendezésekbe fektetett hasznos beruházásaink

Az általános magánjognak a hasznos beruházások megtérítésére vonatkozó szabályai a nemzetközi jogutódlás esetében is alkalmazást nyernek. Ellenkező esetben ugyanis az utódállam az elődállam terhére jogalap nélkül gazdagodnék. Fokozott mértékben alkalmazást nyer ez a jogelv a nemzetközi gyakorlat értelmében a vasúti és egyéb közlekedési vonalhálózatba fektetett beruházásoknál és az ezekre vonatkozó terhek átszállása szempontjából.

A magyar kormány utal arra, hogy az 1938–1944. években átmenetileg Magyarországhoz visszacsatolt területeken a közlekedési vonalhálózat, járműpark, távközlő-berendezések, közlekedési célú felépítmények és egyéb közlekedési berendezések korszerűsítése, bővítése és a vonalak elsőrangúsítása érdekében rendkívül nagy mértékű beruházásokat eszközölt, amelyek a szóban forgó területrészek átcsatolása után elsősorban az utódállamok közlekedési és gazdasági előnyeit fogják szolgálni. Kiemeli a magyar kormány, hogy a jogszerű tulajdonos érdekeit szolgáló ilyen hasznos beruházások megtérítését az általános joggyakorlat szerint még a rosszhiszemű birtokos is igényelheti, ekként tehát Magyarországnak e címen támasztott kártérítési igényei annál is inkább figyelembe veendők, mert Magyarországnak ezen területeken bekövetkezett átmeneti birtoklása elsősorban a két bécsi döntőbírósági határozaton alapul, amelyeket annak idején *via facti* a nyugati hatalmak is jogszerűnek ismertek el, sőt az ún. második bécsi döntést egyenesen Románia kezdeményezte. A magyar kormány álláspontja szerint Magyarország átmeneti birtoklásának ezen döntéseken alapuló jóhiszeműségét nem érintheti az a tény sem, hogy az új békeszerződés az imént hivatkozott két bécsi döntést hatálytalannak nyilvánítja.

Most kifejtett jogi álláspontjának következményeit a magyar kormány természetesen saját terhére is készségesen vállalja akkor, ha az új békekötés a trianoni szerződéssel elszakított valamely területrészt újból visszacsatolná Magyarország területéhez.

Itt érintett közlekedési vonatkozású beruházásainkat az 1. és 2. táblázat tünteti fel 1938. évi pengő- és dollárértékben.[3] Ezen a címen érvényesíthető követeléseinknek az a része, amely a berendezések elpusztulása folytán az utódállamok terhére fel nem számítható, a Németországgal szemben támasztandó kártérítési igényeinket fogja növelni.

2.4 Az utódállamokhoz csatolt közlekedési hálózatra vonatkozó terhek viselésének kérdése

A trianoni szerződés nem tartalmaz határozott intézkedéseket abban a tekintetben, hogy a szétdarabolt közlekedési hálózatot különféle magánjogi vagy szolgálati jogi címeken terhelő adósságok és tartozások az utódállamok között hogyan osztandók meg. Hogy az e tekintetben keletkező jövőbeni jogvitáknak eleje vétessék, a magyar kormány súlyt helyez arra, hogy az új békeszerződés ezeket a kérdéseket is határozott elvi állásfoglalás útján az alábbiak szerint rendezze:

3 A mellékleteket nem közöljük.

a) Állami közlekedési vállalat hálózatának megosztása vagy valamely szétdarabolt magánvasúti hálózat államosítása esetében a nyugdíjteher, illetve az ezzel egy tekintet alá eső szolgálati jogi végellátási követelés azt az államot terhelje, amelynek állampolgárává az illető igényjogosult személy a békeszerződés alapján vált. Nehogy azonban ezáltal a jogutód államok valamelyikére aránytalanul súlyos megterhelés háruljon, az érdekelt államok egymás közötti jogviszonyában ezek a kötelezettségek az egyes államokat az átszállott hálózati vágánykilométerek arányában terheljék és a ténylegesen kifizetett összegek az utódállamok között visszatérő időszakonként ebben az arányban számolandók el.

b) Ugyanez az elv alkalmazandó az előbb említett állami hálózatot vagy államosított magánvasúti hálózatot terhelő szociális biztosítási (betegségi biztosítás, öregségi, rokkantsági járadék stb.) terhek megosztásánál is.

c) Idegen személyek baleseti kártérítési követeléseinek, valamint a személy- és árufuvarozásból származó követeléseknek rendezése azt az államot terhelje, amely a baleset vagy fuvarozási ügyletkötés időpontjában és helyén a vállalat üzemvitelét ténylegesen ellátta.

d) Kötvényhitelezőknek és részvényeseknek érvényesíthető követelései, úgyszintén a zálogjoggal biztosított érvényesíthető követelések is az utódállamokat a megosztott vonalhossz arányában terheljék.

e) Egyéb magánjogi címen alapuló érvényesíthető követelések azt az utódállamot és abban az arányban terheljék, amilyen arányban a kérdéses hitelező szolgáltatása (anyagszállítás, építési munkák stb.) megillető utódállamra szálló vonalrész értékét szolgálja.

2.5 A határkérdéssel kapcsolatos közlekedésjogi kérdések

Az új országhatárok végleges megállapításával szorosan összefügg azoknak a közlekedésügyet érintő alapvető fontosságú kérdéseknek legalább elvi állásfoglalással történő rendezése, amely kérdések megoldása nélkül az egyes közlekedési vállalatok békés munkájának feltétele és a békés nemzetközi forgalom megindulása alig volna remélhető. Az alább kiemelendő vitás kérdéseknek a békeszerződésben történő elvi szabályozása alapján ezeknek a kérdéseknek végleges gyakorlati megoldása az érdekeltek közötti kétoldalú megegyezésekre maradna, azonban már előre gondoskodni kellene olyan nemzetközi központi szervezetről, amely az érdekelt felek közvetlen megegyezésének bármely okból történő meghiúsulása esetében ezeket a kérdéseket az összes érdekelt felekre kötelező módon jogérvényesen eldönthesse.

2.6 A közlekedési járóműpark kérdései

A magyar kormány rámutat arra, hogy a most befejezett háború egészen más tényleges és jogi helyzetet teremtett, mint amely a trianoni szerződés alapjául szolgált. A második világháború Közép-Európa összes harcokba kényszerült államai közül legsúlyosabban Magyarországot sújtotta. Közlekedési berendezéseink túlnyomó része elpusztult, járóműveink külföldre hurcoltattak.

A magyar kormány ezért mindenekelőtt kéri, hogy a békeszerződés ismerje el Magyarország tulajdonjogát mindazokra a magyar szárazföldi, vízi és légi járművekre, közlekedési berendezésekre és anyagokra vonatkozólag, amelyek az 1944. évi tényleges állapot szerint valamely magyar közlekedési vállalat tulajdonában voltak, és amelyek idegen területre kerülve bármely idegen állam birtokában vagy használatában vannak.[4] Vonatkozik ez az igényünk mind a németek és nyilasok által erőszakkal elhurcolt szállítási eszközeinkre és berendezéseinkre, mind pedig azokra a járműveinkre és felszerelési tárgyainkra, amelyeket bármely állam a tévesen értelmezett hadizsákmányjog alapján vagy bármely más jogcímen ténylegesen birtokol, és netán bármilyen megváltoztatott cégjelzéssel látott is el.

A magyar kormány ezzel kapcsolatban rámutat arra is, hogy a közlekedési berendezések, szállítási eszközök, a vasúti gördülőanyag és a közlekedési járműpark a nemzetközi joggyakorlat szerint nem számítható a hadviselő államok olyan „aktívái" közé, amelyre a volt ellenfelek bármelyike ezen a címen igényt támaszthatna, sőt a hágai nemzetközi egyezmények mellékletét képező „Szárazföldi háborús szabályzat" 53. cikkének rendelkezései szerint a vasúti felszerelésekre, szárazföldi szállítási eszközökre, távíró berendezésekre, belvízi hajókra stb. nem terjed ki a hadviselő államok zsákmányolási joga, és a megszálló hadsereg által netán átmenetileg birtokba vett ilyen szállítási eszközök és felszerelések a békekötések alkalmával visszaszolgáltatandók, a használatukért járó kárpótlás pedig a békeszerződésben állapítandó meg.

A fennálló joggyakorlat szerint a vasúti gördülőanyag és felszerelési anyagkészlet a vasúti hálózat természetes tartozékának tekintendő, és azért a vasúti hálózat feldarabolása esetében a gördülőanyag és felszerelési anyagkészlet aránylagos része is az elcsatolt hálózat új tulajdonosaként jelentkező utódállamra száll. Ezt az elvet alkalmazta a trianoni békeszerződés 301. cikke is, és ugyanezek az elvek nyertek alkalmazást a vasúti gördülőanyag felosztásánál az 1938. évi első bécsi döntés gyakorlati végrehajtásakor, valamint a jugoszláv területek átmeneti feldarabolásánál is.

Csak a széthurcolt vagy idegen birtokba került magyar szállítási eszközök és közlekedési berendezések természetben való visszaszolgáltatása, vagy legalábbis a magyar közlekedési vállalatok ezen szállítási eszközökre és közlekedési berendezések fennálló tulajdonjogának elvi elismerése után kerülhet sor az új határok által szétdarabolt vagy más államok területéhez csatolt közlekedési hálózatra került vasúti gördülőanyagnak Magyarország és a területet szerző utódállamok közötti felosztására. Felosztásra természetesen csak a magyar tulajdonként elismerendő vasúti gördülőanyagnak a háborús pusztítások után még ténylegesen meglévő része kerülhet. Nem kerülhet természetesen felosztásra semmiféle formában sem a magyar magánvasutakat magyar vonalhosszuk arányában megillető gördülőanyag.

A magyar kormánynak tehát mindenekelőtt kérnie kell az angol–amerikai és orosz megszállás alatt lévő területeken 1945 decemberében megejtett jármű-

4 A magyar vasútijármű-park visszaszolgáltatásáról precíz és részletes tanulmány Villányi György: Vasúti járművek restitúciója 1945–1955. In: *Vasúthistória évkönyv 1995.* Szerk. Mezei István. Budapest, 1995. 101–130.

rovancsolás eredményének közlését, amely adatközlésnek valamennyi magyar közlekedési vállalat 1944. évi járműállományába sorozott minden járműre ki kell terjednie, tekintet nélkül arra, hogy a jelenlegi tényleges birtokos az illető jármű eredeti cégjelzését bármely okból megváltoztatta-e vagy sem.

A gördülőanyag- és járműpark tényleges felosztására ezek szerint csak a már említett államközi járórovancsolás hiteles adatainak birtokában és csupán a ténylegesen meglevő gördülőanyag és közlekedési felszerelés tekintetében kerülhet sor. A tényleges felosztás a trianoni szerződés 301. cikkében lefektetett elvi alapon lenne megejthető, azonban nem csupán a megosztásra került vágánykilométerek és vonalhossz arányában, hanem az utolsó békeévek átlagos forgalomsűrűségi adatainak figyelembevételével. Ellentétben a trianoni szerződés egyoldalú rendezésével, az utódállamok részére átengedendő járműveknek nem a „legújabban készültek" közé tartozóknak, hanem az összes járművek átlagos minőségi állapotának megfelelőnek kell lenniük.

2.7 Az új határvonal által megosztott magánvasutak különleges jogi problémái

A trianoni békeszerződés megkötését követő időkben az új határvonal által szétdarabolt vagy teljes vonalhosszukkal idegen állam területére áthelyezett egykori magyar magánvasutak jogviszonyának rendezése körül számos olyan kérdés merült fel, amelyeket a békeszerződés megalkotói előre nem láthattak és így részleteiben nem is szabályozhattak, amelyek azonban különleges jogi természetükhöz képest egységes nemzetközi rendezést tesznek kívánatossá. E kérdések elsősorban abból eredtek, hogy a trianoni határmegállapítás ezeknek az elsősorban szűkebb területrészek helyi érdekeit szolgáló magánvasutaknak gazdasági jelentőségét és rentabilitását megszüntette, másrészt abból a körülményből származnak, hogy mivel a trianoni szerződés e kérdések megoldására megfelelő részletes rendelkezéseket nem tartalmazott, az egyes utódállamok teljesen eltérő és önkényes módon bántak el a területükre került magánvasutakkal.

A magyar kormány felfogása szerint az új világrend gazdasági békéjének, az egyenlő elbánás elvének és a jogbiztonság megóvása érdekében is elkerülhetetlen tehát, hogy az új békeszerződés a magánvasutak függő kérdéseit az összes érdekelt utódállamokra vonatkozóan egységes elvek alapján rendezze.

3. Magyarország közlekedési szervezetének háborús károsodása és az ezzel összefüggő kártérítési kérdések

3.1 A közlekedés háborús kárai

Magyarország közlekedésének háborús kárait a Központi Statisztikai Hivatal dolgozta fel az 1945. évi országos kárstatisztikai összeírás folyamán magánosoktól és közületekről beérkezett kárbevallások alapján. Ezen feldolgozás előzetes eredményeit a statisztikai hivatal közzétette egy kiadványban, ahol kimerítően

kiértékeli a közlekedés kárait is.[5] A jelen összeállítás ezért nem terjeszkedik ki a közlekedési károk részletes tárgyalására.

A háborús károkat feltüntető mellékelt táblázat a Központi Statisztikai Hivatal kárstatisztikai feldolgozásának előzetes eredményeiből állíttatott össze, csupán a postai károk között szerepel újabb tételként a bolgár és román csapatok által 1945. év folyamán elhurcolt vagyontárgyak értéke.

A közölt adatok előzetes eredmények, amelyek a későbbiek során módosulhatnak, ennek egyik oka a bevallásoknak a dolog természetében rejlő hiányosságaiban, valamint a károsultak bevallástól való tartózkodásában kereshető, másik jelentősebb oka azonban abban rejlik, hogy a károsodásunk súlyos tételét képező elhurcolt járóműveink, anyagaink, felszereléseink és egyéb javaink sorsáról nincsenek pontos értesüléseink.

3.2 Háborús kártérítési követeléseink

Figyelemmel arra a tényre, hogy a Magyarország közlekedési hálózata ellen intézett sorozatos angol–amerikai bombatámadásokat Németország provokálta ki Magyarországnak 1944. évi március 19-én történt erőszakos megszállásával, végül pedig, mivel a nyilasokat is Németország aktív fegyveres támogatása segítette uralomra, és 1944. október 15. után ez a német politika döntötte Magyarország összes közlekedési berendezéseit a teljes pusztulásba, a magyar kormány kéri, hogy a bármely módon bekövetkezett háborús behatás folytán keletkezett összes közlekedési kártérítési követelésünkért Németország tartozzék elsősorban felelősséggel, míg más államokkal szemben ezek a követeléseink csak akkor lennének érvényesíthetők, ha a kérdéses kártételeket kétségtelenül beigazolható módon valamely más állam közvetlen ténykedése okozta volna.

Az országnak a németek által 1944–1945. években történt kiürítése alkalmából nyugatra hurcolt javaink értékét kárösszegként Németország terhére állítottuk be, ez a kártérítési igényünk csak a tényleges birtokunkba visszaadott vagyontárgyaink értékével csökkenthető.

Kárkövetelésünk pontos érvényesíthetési szempontjából a magyar kormány szükségesnek tartja annak tisztázását, hogy Magyarország szállítási berendezéseinek 1944. évi utolsó teljes állományából mely állam tényleges birtokában és milyen mennyiségű járóművek és anyagkészletek maradtak meg. A hágai egyezmények már előbb hivatkozott rendelkezései alapján ugyanis a magyar kormány azt kéri, hogy a békeszerződés az 1944. évi magyar közlekedésijárműállományhoz és felszerelési állaghoz tartozott mindennemű szállítási eszközre és felszerelési tárgyra nézve határozottan és kifejezetten állapítsa meg a magyar közlekedési vállalatok tulajdonjogát, másfelől azt, hogy a jelenlegi tényleges birtokosok ezeket a magyar tulajdont képező szállítási eszközöket és felszerelési tárgyakat természetben szolgáltassák vissza, egyúttal pedig azok ideiglenes használatáért a megfelelő térítési összegeket a hágai egyezménynek fentebb idézett rendelkezései értelmében a jogszerű tulajdonosok részére mielőbb fizessék meg.

5 A MÁV kárstatisztikáját (a kár megnevezése, a károk okozói, a károsodás ideje és módja szerint) 55525/1945. E. H. II. sz. alatt a MÁV igazgatósága állította össze. (MOL XIX–J–1–a 26. doboz, III. 63.)

Ez a jogi álláspont természetesen alkalmazást kell hogy nyerjen mindazon államokkal szemben, amelyek az 1944. évi állag szerinti magyar közlekedési berendezéseknek és szállítási eszközöknek bármely címen tényleges birtokába kerültek.

Miután a közútigépjármű-közlekedést ért tényleges károk sokszorosan felülmúlják a bevallott károsodást, az 3. és 4. számú táblázatban feltüntetett megfelelő összegek nem fejezik ki híven azt a csapást, ami a közúti járműveink java részének elpusztulása, megrongálása és elhurcolása folytán az országot érte.

3.3 Ki nem egyenlített szállításokból, pénz- és egyéb követelésekből származó kártérítési igényeink

Ezek az igények a háború alatt Németország részére, valamint a felszabadítás után a megszálló hatalmak részére teljesített közlekedési szolgáltatások ellenértékének elszámolásából erednek, valamint tartalmazzák az 1938–1944. években Romániából és Csehszlovákiából átmenetileg magyar impérium alá visszakerült területrészeken teljesített közlekedési beruházásaink értékének azt a részét, amelyek megtérítésére vonatkozó követeléseinket az említett államokkal szemben sikeresen azért nem érvényesíthetjük, mert a beruházásainkkal létesített új berendezések háborús behatások következményeként időközben elpusztultak. Jogi természetüket tekintve, a békeszerződés anyagával részben nem függnek ugyan oly szorosan össze, mint az előbbiekben felsorolt követeléseink, ezért noha elképzelhető lenne, hogy ezeknek a kérdéseknek a rendezését, illetve az érdemleges elszámolás megejtését az egyfelől Magyarország, másfelől az érdekelt külföldi államok között külön-külön kötendő megállapodásokra és közvetlen tárgyalásokra bíznák, mégis arra való figyelemmel, hogy Németországgal szemben a nagymértékű háborús közlekedési szolgáltatásokból eredő követeléseink kártérítési igényeknek is minősíthetők, viszont a szövetséges hatalmakkal szemben felmerült hasonló természetű követeléseink a fegyverszüneti szerződés mikénti értelmezésétől függnek, a jövőbeni felesleges vitakérdések lehető kiküszöbölése érdekében a magyar kormány célszerűnek látná, ha ezek a követeléseink is a békeszerződés keretében nyernek elrendezést. Abban az esetben viszont, ha ezeknek a több esetben részletesebb elszámolást igénylő kérdéseknek végleges megoldása a békeszerződés keretében technikai okokból nem lenne megvalósítható, úgy a magyar kormány azt kéri, hogy a békeszerződés legalább azokat az elvi rendelkezéseket szabja meg, amelyek alapján a végleges rendezés megfelelő döntőbíróság útján később érdemben is megejthető lesz.

4. A békekötés utáni nemzetközi forgalom egységének biztosítását célzó kívánságok

A határmegvonással, valamint a háborús károkkal és azokhoz fűződő térítési igényeinkkel kapcsolatos kérdések nagy része olyan természetű, hogy megoldásukra a békeszerződés előreláthatólag csupán általános irányelvet fog megszabni, míg részletes kidolgozásra csupán a békeszerződést követő időkben fog alkalom nyílni.

Felmerül azonban a nemzetközi békés forgalom rendjét szolgáló számos olyan további kérdés is, amelynek egységes szabályozása és az összes érdekelt államok egyetemes érdekeivel egybehangzó megoldása az egymásra utalt szomszédos állomoknak alapokmányában lefektetett alapelvek szerinti állandó megértő együttműködését fogja megkívánni.

A békeszerződés feladata lenne, hogy az itt érintett jövőbeli nemzetközi közlekedési kérdések gyakorlati megoldásához elvi alapot teremtsen, és a nemzetközi forgalom fokozott kiépítése során előreláthatólag felmerülő vitás kérdéseket egyetemes közlekedéspolitikai és gazdaságpolitikai szempontból összeegyeztesse és megoldja.

4.1 A nemzetközi forgalom általános jellegű kérdései

a) A nemzetközi közlekedés jogi biztonságának intézményes megóvása szempontjából kívánatos volna azoknak a közlekedési jogszabályoknak az egységesítése, amely jogszabályok ez idő szerint nemcsak az egyes államok jogrendjében, de az egyes közlekedési eszközök tekintetében is egymástól eltérő alapokon nyugszanak, és ennek következtében államonként és közlekedési eszközönként eltérőek. Így például egységes elvek szerint szabályzandó az egyes közlekedési üzemeket terhelő baleseti kártérítési felelősség kérdése, amelynek mai jogszabályai hol a vétkességi elv, hol a veszélyes üzemek tárgyi kártérítési felelősségének, hol pedig a méltányosság elvének alapján épülnek fel. Ugyanígy egységesítendők az egyes szállítási eszközök jelenleg elvi alapjaiban is erősen eltérő fuvarozási jogszabályok, a nemzetközi szállítmányozási szakma jogszabályai stb. Különösen fontosnak vélné a magyar kormány, hogy a légi közlekedésnek más közlekedési eszközök rendszerétől – főleg a fuvarozási felelősség tekintetében – eltérő jogszabályai újból és a többi közlekedési eszközökkel összhangban szabályoztassanak.

b) Nem vitás, hogy a jövő ideális áruszállítási formája az összetett fuvarozás, amelynél a feladott áru egységes fuvarokmánnyal és egységes fuvarozói felelősség mellett a szállítási célnak legmegfelelőbb különféle közlekedési eszköz felhasználásával jut el rendeltetési helyére. Az 1938. évi XXVII. t.-be foglalt római Nemzetközi vasúti árufuvarozási egyezmény 2. cikke ugyan már tartalmaz erre nézve bizonyos irányelveket, ezek azonban nem kielégítőek, úgyhogy az összetett fuvarozás jogszabályainak nemzetközi megállapítása a békekötést követő időszak egyik legfontosabb és legsürgősebb közlekedési feladata lesz.

c) Ugyancsak a békeszerződésnek kell általános irányelveket tartalmaznia a nemzetközi közlekedésben részt vevő közlekedési alkalmazottak (vasutas, hajós, légi forgalmi stb. személyzet) idegen államterületeken is érvényes baleseti és betegbiztosításának megoldására.

d) Szabályozandó lenne a nemzetközi forgalomban részt vevő közlekedési eszközök egységes műszaki szabványosításának kérdése.

e) Szükséges az egyes államok közlekedési versenyének egységes keretek közé terelése, különösen abból a célból, hogy a közlekedésben részt vevő egyes államok öncélú közlekedéspolitikája a nemzetközi forgalom egyetemes érdekeivel ellentétbe ne kerülhessen, és ne vezethessen valamely állam elszigetelésére,

amint az a két világháború közötti időszakban különböző megkerülő útirányok beiktatása révén Magyarországgal megtörtént [...].

f) Ugyancsak szükséges a külföldre hurcolt közlekedési javak intézményes felkutatása, nemkülönben az érdekelt államok kölcsönös térítési igényeinek intézményes közvetítése és rendezése.

g) További fontos feladat a jelenleg is hatályban lévő közlekedési vonatkozású nemzetközi egyezmények előreláthatóan szükségessé váló revíziójának előkészítése és irányítása. Addig is, amíg ez a munka megkezdődhet, a békeszerződésben kifejezetten hatályban lenne tartandó a nemzetközi vasúti fuvarozást érintő három római egyezmény, a közutak nemzetközi forgalmát rendező 1926. április 25-i párizsi egyezmény, a gépjárművek nemzetközi forgalmát szolgáló 1926. április 14-i párizsi egyezmény, a tengerparttal nem rendelkező államok lobogóhasználatát és egyéb hajózási kérdéseket szabályozó barcelonai egyezmények, a nemzetközi légi fuvarozásról szóló varsói nemzetközi egyezmény, valamint a jelenleg hatályos nemzetközi posta-, távíró-, távbeszélő- és rádióegyezmények.

Az itt tárgyalt kérdések eredményes megoldása céljából kívánatosnak látja a magyar kormány megfelelő szervezet létesítését.

4.2. Az egyes közlekedési ágazatokat külön érdeklő kérdések

A magyar kormány elgondolása szerint részben az érdekelt államok bilaterális megállapodásával, részben pedig az előbbiekben javasolt szervezet közreműködése mellett lennének ezenfelül megvalósíthatók a közlekedés egyes külön ágazatait érintő alábbi feladatok is:

a) A békekötések után előreláthatólag nagymértékben fellendülő nemzetközi gépjármű-árufuvarozás ma még hiányzó egységes jogszabályainak nemzetközi egyezmény alapján leendő megalkotása;

b) a nemzetközi forgalmat szolgáló fő közlekedési közutak vonalvezetésének és műszaki egységének intézményes szabályozása, valamint

c) a belhajózási fuvarozási jogszabályok egységes szabályozása, különösen a hajózási vállalatok fuvarozói felelősségének egységes megállapítása szempontjából.

d) Kívánatos volna ezenfelül a nemzetek közötti folyami hajóközlekedés megkönnyítése érdekében a folyami hajózással kapcsolatos műszaki (vízügyi, vízmérési, árvízjelzési szolgálat, hajók üzemképessége és biztonsága), jogi (hajózási jog szabályozása, lajstromozás, jelzálogjog, végrehajtás stb.), közigazgatási (határátlépések, vámkezelések, vám- és révhatósági rend, korszerű egységes forgalmi statisztika) és szociális (hajósok munkaideje, pihenője, szabadság ideje, egységes hajós szolgálati könyv) természetű kérdések egységes rendezése.

e) Ugyancsak intézményesen lenne biztosítandó Magyarország számára az ugyanazon állam kikötői közötti hajózási jog (kabotázs) és a kikötési jog gyakorlati megvalósítása, nemkülönben a Magyarország részére megszabott tengeri szabad kikötők használatának és az ezen kikötőkhöz vezető átmeneti forgalom szabadságának gyakorlati érvényesítése.

f) A második világháború kitörésekor hat magyar tengeri hajó az akkori magyar kormány hozzájárulásával panamai lobogó alá helyeztetett és ekként vett részt Anglia és Franciaország utánpótlásának szolgálatában. A magyar kormány már most kéri az említett hatalmak támogatását ahhoz, hogy a békekötés után a magyar tengerhajózás ezt a 37 700 tonnát jelentő hajóteret újból visszanyerje.

g) Ugyanígy lenne biztosítandó az is, hogy a békekötés útján a Magyar Posta a postai átmenő közlekedésbe, különösen pedig a transzverzális távbeszélő rendszerbe, valamint a nemzetközi távközlő vonalak forgalmába és a nemzetközi légipostai forgalomba is bekapcsoltassék.

h) Kéri végül a magyar kormány a budapesti rádióműsor-szóró állomás múltbeli hullámhosszainak, ezenfelül további két rádióműsor-szóró állomás részére két hullámhossz kizárólagos jogának, valamint megfelelő számú rövidhullámú hullámhosszak kizárólagos jogának biztosítását.

5. Egyéb közlekedésügyi vonatkozású kívánságaink

5.1. Közlekedési berendezéseink újjáépítésének biztosítása

A jóvátételi szállítások, valamint a mindinkább fokozódó árucsere-forgalom és átmenő forgalom a magyar közlekedést szárazföldi és vízi úton egyaránt olyan szállítási feladatok elé állítják, amelyeket mai, megfogyatkozott és minőségileg is leromlott közlekedési eszközeivel és berendezéseivel megoldani nem képes. Miután a vasúti mozdonyokat és kocsikat, valamint a vasúti berendezéseket gyártó, úgyszintén a hajóépítő magyar nehézipari üzemek kapacitását java részben ma és a következő esztendőkben az ipari jóvátételi munkák foglalják le, közlekedési berendezéseink eredményes újjáépítése érdekében feltétlenül szükséges a közlekedési beruházások tervének az ipari termelési tervvel és az anyaggazdálkodásnak alapját képező külkereskedelmi tervvel való összehangolása.

Az újjáépítésnek, valamint a teljesen elpusztult magyar gépjárműállomány felújításának érdekében szükség lenne továbbá arra, hogy a békeszerződés megfelelő intézkedésekkel módot nyújtson a szükséges ipari nyersanyagok, úgyszintén gépjárművek, gépjárműalvázak és gépjármű-gyártási anyagok kedvezményes beszerzésére és szállítására.

5.2 Építési anyagok biztosítása a közlekedés számára

A trianoni békeszerződés folytán Magyarország elvesztette erdőállományának jelentős részét, úgyhogy faanyag-szükségletét csak komoly mennyiségű behozatallal tudja fedezni. Közlekedési vonatkozásban különösen a hídépítéshez szükséges faanyagnak, továbbá épületfának és vasúti talpfának az elcsatolandó területekről vagy egyéb helyekről való biztosítása elsőrendű érdeke az országnak.

Hasonló, bár kihatásában kevésbé súlyos nehézségeket támaszt útépítéseinknél és útjavításainknál a határ menti kőbányák elcsatolása. Szükséges volna ezen bányák termékeinek legalább részbeni biztosítása, mert ha ez nem következnék be, úgy a nehéz és nagy terjedelmű kőanyagnak hosszabb távolságról az Alföldre való szállítása az amúgy is túlságosan megterhelt és leromlott közlekedési hálózatunkat igen erősen igénybe venné, ezenfelül nagy szállításiköltség-többletet is jelentene.

Mivel az ország területén aszfaltbánya nem áll rendelkezésünkre, igen kívánatos volna a dernai és tatarosi aszfaltbánya termékeinek mint igen fontos útburkolati anyagoknak biztosítása az ország számára.

5.3 A Duna-medence vízügyi vonatkozású kérdéseinek a szabályozása

A Dunának több olyan szakasza van, amely a hajózás zavartalan lebonyolítása érdekében állandó gondos fenntartást, kotrást, esetleg szabályozást igényel (a csallóközi és bogyiszlói gázlós szakasz, a Zuhatag és a Vaskapu-szakasz stb.).

A magyar kormány nagy súlyt helyez arra, hogy e kérdések gyakorlati megoldásában a dunai hajózásban érdekelt valamennyi állam részt vegyen, és hogy a békeszerződés az érdekelt államok eredményes együttműködésének elvi alapjait ezen a téren is megteremtse.

A Közlekedésügyi Minisztérium üzemgazdasági osztálya által a Külügyminisztérium számára készített összefoglaló feljegyzés, 1946. MOL XIX–J–1–a 25. doboz, III–62. Szigorúan bizalmas. 27 gépelt oldal, aláírás nélkül. Két függelék, 4 táblázat (ezeket nem közöljük).

A dokumentumhoz 11 db, Magyarország és az utódállamok vasúthálózatának egy-egy részletét ábrázoló térképvázlat is tartozik, melyek közlését szintén mellőztem. A szövegben említett mellékletek vélhetőleg azok az előmunkálati tanulmányok, amelyek a béke-előkészítő osztály iratanyagában lelhetőek fel (MOL XIX–J–1–a 26–27. doboz).

2

BUDAPEST–MOSZKVA KÖZÖTTI ÖSSZEKÖTTETÉS

1949. november 21.

A magyar és szovjet főváros közötti 2107 km-es távolságot a vasút 1949-ben Moszkva felé 80 óra 25 perc, vissza 75 óra alatt tette meg. 1914-ben a menetidő oda 65 óra 10 perc, vissza 63 óra volt. Vélhetőleg Rákosi Mátyás volt az, aki Bebrits Lajosnál szóvá tette – talán kifogásolta – a Budapest–Moszkva közötti rendkívül hosszú vasúti menetidőt. Erre utal Bebritsnek 1949. november 29-én Rákosihoz intézett levele, amelyhez csatolta az alább közölt figyelőlapra érkezett választ: „nem volt időm eddig elolvasni, és így reggel nem állt módomban a kellő felvilágosítást megadni". A korábbi tárgyalások során Moszkva 1950 májusára ígérte a menetidő 15 órás lerövidítését. „A mai nap táviratban és levélben is Bescsev szovjet közlekedésügyi miniszterhez fordultunk, és kértük, hogy már december 15-étől kezdve lépjen életbe a naponkénti összeköttetés 15 órával megrövidítve a menetidőt, de jövő május 1-jétől további 15–18 óra rövidítést kértünk, amelynek semmi komoly akadályát nem látjuk. A probléma sikeres megoldását hatásosan előmozdítaná, ha Rákosi elvtárs felhívja Bescsevet, és megsürgeti az összeköttetés megjavítását." Csanádi november 23-án kelt válaszában leírta, hogy az 1949 októberében Brightonban megrendezett nemzetközi menetrendi értekezleten a szovjet delegáció vezetőjét felkérték a menetidő rövidítésére és a napi járatok indítására, de erre nem érkezett válasz. (MOL M–KS–276. f. 65. cs. 51. ő. e.)

Bebrits Lajos figyelőlapja Csanádi György részére

Budapest és Moszkva között a vasúti összeköttetés botrányosan rossz. Eltekintve attól, hogy hetenként kétszer van csak csatlakozó menet Záhony és Csap között, Csaptól Moszkváig három és fél, négy napig tart az út. Ezzel szemben Varsó, Berlin, Prága, Bukarest és Moszkva viszonylatában vannak járatok, amelyek másfél–két nap alatt megteszik az utat. Emlékszem arra is, hogy az első világháború előtti időben Lemberg–Moszkva viszonylatban kétnapos volt az út. Figyelembe veszem persze most azt, hogy a csap–lembergi vonalon tömérdek provizórium és lassújel, a lemberg–kijevi vonalon, amely ádáz csaták színhelyén vezet végig, szintén tömérdek a provizórium és lassújel, mégis tűrhetetlennek kell minősíteni a három és fél, négynapos utat. Mi ezt a kérdést már felvetettük régebben a moszkvai tárgyalásoknál is, azonban kedvezőbb elintézést nem lehetett nyerni. A kapcsolatok Magyarország és a Szovjetunió között azonban úgy politikailag, kulturálisan és gazdaságilag olyan erősek lettek, hogy állandó áramlása van a személyeknek mind a két irányban, és ez lehetetlenné teszi a jelenlegi állapot fenntartását. Figyelembe kell venni azt is, hogy bár van légiforgalmi összeköttetés, de ez nem rendszeres, amennyiben a kedvezőtlen időjárás, különösen az őszi és téli időben nagyon sok esetben a meneteknek némelykor egy hétre való kiesésével is jár. Feltétlen szükségesnek tartjuk azt, hogy rendszeres, minden napra eső összeköttetés teremtődjék meg Budapest és Moszkva között, és feltétlen szükségesnek tartjuk azt is, hogy Csaptól kezdve oly csatlakozások biztosíttassanak e járatnak, amely a Budapest és Moszkva közötti menetidőt 2-2,5 napra csökkenti le. Elvégre összesen 1500 km-nél alig hosszabb útvonalról van szó. A következő intézkedéseket tartom szükségesnek:

1. Megállapítani pontosan, hogy mennyi a vasúti útvonal Budapest–Szolnok–Debrecen–Záhony–Csap–Lemberg–Kijev–Moszkva között.
2. Megállapítani lehetőség szerint az azelőtti időt, kezdve az első világháború előtti menetrendből, mily idő alatt tették meg a gyorsított járatok ezt az utat.
3. Ez adatok birtokában a fent kifejtetteknek részletes vázolásával átiratot küldeni a Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumának, és ugyanezt az átiratot a Külügyminisztériumon keresztül diplomáciai úton is elküldeni a moszkvai kormányzathoz és azt kérni, hogy a fenti kérelmünk megvalósítása érdekében a határ mentén egy magyar–szovjet külön tárgyalásra kerüljön sor, ahol az összes függő kérdések megtárgyalásra kerülnek.
4. Táviratot is küldjünk erről a szovjet Közlekedésügyi Minisztériumnak, amelyben az átirat rövidített tartalma van benn, jelezzük azt, hogy jön az átirat és kérjük a kérdés megfontolását.

Kérem megfelelően intézkedni. A figyelőlap egyidejűleg megy: I. Közlekedési csoportfőnök Prieszol és I. fő. Csanádi. Végrehajtási idő: 48 óra. Az ügyek hozzám adandók be aláírásra.

Bebrits

Bebrits Lajos figyelőlapja Csanádi György részére a Budapest–Moszkva közötti vasúti menetidőről, 1949. november 21. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e. Három gépelt oldal.

3

EGYMILLIÁRD FORINTOS METRÓÉPÍTÉS

1949–1955

A Rákosi-korszak legnagyobb volumenű, de elhibázottnak bizonyult közlekedési beruházása a fővárosi metró építése volt. Az alábbiakban közölt iratok a földalatti építésével öszefüggő politikai döntéshozatal adott pillanatait ragadják meg. Az A) előterjesztést az MDP Titkársága azzal fogadta el, hogy a további részkérdéseket is a titkárság elé kell hozni.

A B) jelzésű, Rákosi Mátyáshoz intézett feljegyzés másnapján Rákosi Mátyás, Gerő Ernő, Vas Zoltán, Kovács István, Bebrits Lajos, Friss István, Pongrácz Kálmán, Széchy Károly[1] *és Cséki (?) megbeszélést tartottak. A résztvevők eldöntötték, hogy a földalattinak elsősorban közlekedési célokat kell szolgálnia. Egy vágánnyal kell megépíteni a kelet–nyugat irányú vonalat, a ferencváros–kelenföldi összeköttetéssel pedig nem kell foglalkozni. El kell tekinteni a gépkocsi- és harckocsi-közlekedést biztosító útburkolattól. Az építkezést a Népstadionnál kell elkezdeni, a Duna alatti átvezetés pedig a Kossuth híd alatt legyen. A metró tervezésénél figyelembe kell venni az óvóhelyi követelményeket. Két pajzsot – év végéig történő szállítás esetén – az NDK-ból kell megrendelni. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e.) E megbeszélés, illetve a titkárság 1950. szeptember 3-ai határozatai alapján született meg a kormány 1950. szeptember 17-ei, nyilvánosságra hozott határozata a földalatti megépítéséről. E szerint a Népstadion–Engels tér közötti szakaszt 1954. december 31-ig, az Engels tér–Déli vasút közötti szakaszt 1955. december 31-ig meg kell nyitni a forgalom előtt. Az MDP Titkársága 1951. június 25-ei ülésén is foglalkozott a beruházással, mert az építők sem a határidőket, sem a költségvetést nem tudták betartani. A titkárság tudomásul vette, hogy a beruházás költségei az eredeti 2 milliárd Ft-ról 2,7 milliárd Ft-ra emelkedtek. A metróépítést Gerő Ernő 1951. szeptember 21-én megtekintette, majd tapasztalatairól feljegyzést készített Rákosinak. Ebben teljesen eltér a június 25-ei ülés megállapításaitól: az építkezést magas szervezettségűnek nyilvánítja és felszólítja a vezető szakembereket, hogy a beruházás egyéves csúszását próbálják meg fél évre leszorítani. (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 51. ő. e.) 1952. június 28-án a második szakasz átadási határidejét az MDP Titkársága 1956. július 1-jére módosítja.*

A metróépítés honvédelmi jelentőségével összefüggő dokumentumok nem képeznek összefüggő irategyüttest. A C) jelzésű iratot Gerő Ernő továbbszignálta: „Lássák: Rákosi Farkas Vas Z. XII. 1-jén Gerő". Farkas Mihály írja: „Véleményem szerint ezt a kérdést a Trojka legközelebbi ülésén meg kell tárgyalni. Farkas XII. 5." Rákosi: „Karvaly e. kéretem. R." Hasonló tárgyban – de jóval tájékozatlanabbul – Bebrits Lajos is írt Gerőnek még 1950. november 9-én. A szovjet metró a magyar terveknél jóval nagyobb légoltalmi felszereltségű, de részletekbe a szovjet szakértők nem akartak bocsátkozni. Bebrits írja: „Amennyiben kívánatos, hogy a mi földalatti vasutunk is megfelelően tudja ellátni a légoltalmi feladatokat, szükségesnek találnám, hogy a szovjet szakértők részére a felhatalmazó a részletes nyilatkozattételre szerezzük meg." (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e.) A földalatti légoltalmi terveiről vö. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 51. ő. e. 73–85.

1953 első felére a metróberuházás összes ellentmondása népgazdasági méretű gonddá növekedett. Egy 1953. június 6-ai – ismeretlen személy által készített – jelentés mintegy nyolc oldalon keresztül részletezte a hibás döntéseket. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 73. ő. e.) Az 1953. június 13–16. közötti moszkvai tárgyalásokon az önbírálatra kényszerített magyar pártvezetés kénytelen volt beismerni, hogy hibás gazdaságpolitikai lépés a budapesti földalatti építése. Július 31-én a Minisztertanács az 1953. évi 520 millió Ft-os beruházási keretet 130 millióval csökkentette. 1953. augusztus 17-én elkészült egy előterjesztés az MDP Politikai Bizottsága számára a földalatti vasút beruházásainak felülvizsgálatáról, amely azt tartalmazta, hogy 1954-ben alacsonyabb költségvetéssel, de folytassák az alagút építését. (MOL M–KS 276. f. 53. cs. 132. ő. e.)

A D) jelzésű irat már az 1950-es évek metróépítkezésének végjátékához tartozik. Az Országos Tervhivatal elnökének levelét Gerő 1955. június 28-án továbbküldte Rákosinak. A szöveghez Gerő Ernő két megjegyzést fűzött.

A metróépítés leállítását követő évtizedben a párthoz számtalan beadvány, feljegyzés stb. érkezett az építkezés folytatásáról. Ezek közül különösen figyelemre méltó Csanádi György 1958 januárjában megfogalmazott véleménye: „Politikai hiba volt, amit eddig [mind] a földalatti vasútépítés megkezdése, mind leállítása során elkövettünk. Helytelen volt a földalatti építését politikai célkitűzésként terjeszteni, és az üzembe helyezés időpontját a kellő gazdasági és műszaki megalapozottság nélkül már az építkezés megkezdése előtt befejezett tényként rögzíteni. Hiba volt a leállítás körüli politikai munka is, mert a tárgyilagos tájékoztatás hiányában tápot adott annak az ellenséges hírverésnek, mely szerint 5–20 milliárd Ft-ot pocsékoltunk el a haszontalan földalatti építésére." (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1958. 5. ő. e.) Az 1960-as évek közepéig az állam kizárólag az elkészült építmények állagvédelmére költött. A metróról az MSZMP Gazdasági Bizottság 10273/1963. és a Minisztertanács 3428/1963. sz. határozatai intézkedtek. A határozatok lényege az volt, hogy a metró kelet–nyugai vonalát legkésőbb 1973. december 31-ig – ezen belül a Fehér út–Deák tér közötti szakaszt 1970. december 31-ig – üzembe kell helyezni.

A) Az MDP Államgazdasági Bizottságának előterjesztése az MDP Titkárságának 1949. november 23.

Az Államgazdasági Bizottság a budapesti földalatti gyorsvasút alapvető kérdéseiben a következő javaslatokat terjeszti a Titkárság elé:

1. A nagy-budapesti gyorsvasúti hálózat végső formájában átlós-gyűrűs rendszert alkosson. Először építsünk meg egy átlós vonalszakaszt, azután egy másikat, végül a gyűrűt, előreláthatólag részletekben.[2]

2. A két építendő átlós vonal: kelet–nyugati és észak–déli irányú vonal közül először a kelet–nyugati irányú vonalat kell megépíteni. A kelet–nyugati irányú

1 Széchy Károly (1903–1972) mérnök, az MTA tagja. Vezetésével készült a budapesti metró kiépítésének alapterve, ő volt a Földalatti Vasút-beruházási Vállalat vezérigazgatója.

2 Vö. Prakfalvi Endre: A budapesti földalatti gyorsvasút tervei és építése 1950–1955. *Pavilon*, 1991. 6. sz. 64–77. és uő: The Plans and Construction of the Underground Raiway in Budapest 1949–1956. *Acta Hist. Art. Hung.*, 1994–95. 295–322.

vonal nagyjából a következő útvonalon fog haladni: Sportcsarnok–Keleti pu.–Rákóczi út–Deák tér–Szabadság tér–Batthyány tér–Széll Kálmán tér–Déli pu. A Szabadság térről a vonal elágazik a Nyugati pu.-hoz. A Nyugati pu. és a Déli pu. közötti részt nagy űrszelvénnyel kell kiépíteni, ami lehetővé teszi a két pályaudvar között a föld alatti vasútforgalmat. (Meg kell jegyezni, hogy a Duna alatti átmenet helye nem rögzíthető le véglegesen addig, amíg a szükséges talajvizsgálatokat el nem végezték. Ha a talajviszonyok megengedik, az előbb említett legrövidebb útvonalat kell választani, és csak abban az esetben kell a vonalat északabbra, a Margit hídhoz közelebb vezetni, ha a talajviszonyok ezt szükségessé teszik.) A kelet–nyugati irányú vonalnak első lépésben való kiépítését a következő fő szempontok indokolják:

a) A Duna két oldalán levő fővasúti vonalaknak a Duna alatt való összeköttetése.

b) A budapesti közlekedés legerősebben túlterhelt részének, a Rákóczi út forgalmának tehermentesítése.

A kelet–nyugati irányú vonal megépítése nemcsak a Rákóczi utat tehermentesíti, hanem jelentékenyen csökkenti a Rákóczi utat keresztező Nagykörút és Kiskörút forgalmát is, mivel e két útvonal forgalmának elég jelentős része a pest–budai forgalomból adódik. Ezzel szemben az észak–déli irányú vonal kiépítése csak a Kiskörút forgalmát tehermentesítené, és csökkentené a Nagykörút forgalmát, azonban a Rákóczi út forgalmára semmiféle tehermentesítő hatással nem volna.

3. A kiépítendő gyorsvasúti vonalat mindenhol mélyen a föld alatt kell vezetni. Ezért az építésnél nem használható a nyílt munkagödörben való építési módszer, hanem pajzsos alagútfúrást kell alkalmazni, még akkor is, ha ez a költségeket lényegesen megnöveli.

4. A Közlekedésügyi Minisztérium jelenlegi tervei a pesti szakasznak nyílt munkagödörben való építésével, a gyorsvasútnak ezen a szakaszán 4-5 méteres mélységben való vezetésével számoltak, és ezen az alapon az egész kelet–nyugati vonalszakasz megépítésére és felszerelésére 800 milliót irányoztak elő. Az ÁGB fenti javaslatának megfelelően sürgősen ki kell dolgozni a pajzsos alagútfúrással való építés pénzügyi, anyag- és gépszükségletét. Ennek alapján lehet majd véglegesen dönteni az építés ütemezéséről. Arra törekszünk, hogy hat év alatt az egész első rész (Stadion–Déli pu.) elkészüljön, és ez előreláthatólag a mélyfúrásos módszerrel is elérhető. Külön kidolgozandó a belső kivitelezés formája, anyag- és pénzszükséglete.

5. Sürgősen ki kell jelölni azt a szakaszt, amelyen a munka 1950-ben elindul, meg kell határozni az ehhez biztosítandó gép-, anyag- és munkaerő-szükségletet, figyelembe véve, hogy az 1950-es építkezések fognak a későbbi nagyobb építkezésekre tapasztalati anyagot szolgáltatni, és egyúttal módot adni a szükséges káderek nagy számban való kiépítésére.

6. A gyorsvasút kérdéséről minisztertanácsi határozatot kell hozni, amely a gyorsvasút egész kiépítendő rendszerének irányelveit tartalmazza.

7. Az államgazdasági osztály javasolja, hogy forduljunk kérelemmel a szovjet kormányhoz, tegye lehetővé 4-5 szakembernek a Szovjetunióba való küldését az ottani gyorsvasútépítő módszerek tanulmányozására, és küldjön 1-2 kiváló szovjet tanácsadó metrószakembert Magyarországra.

Az MDP Államgazdasági Bizottságának előterjesztése az MDP Titkársága részére a budapesti földalatti gyorsvasút alapkérdéseiről, 1949. november 23. MOL M–KS 276. f. 54. cs. 73. ő. e. Két gépelt oldal.

B) Az MDP államgazdasági osztályának feljegyzése Rákosi Mátyás részére 1950. június 6.

A titkárság múlt év november havában hozott határozata szerint a nagy-budapesti gyorsvasút-hálózatból először a kelet–nyugati irányú átlós vonalat kell megépíteni nagyjából a következő útvonalon: Sportcsarnok, Keleti pu., Rákóczi út, Deák tér, Szabadság tér, Batthyány tér, Széll Kálmán tér, Déli pu. A Szabadság térről a vonal elágazik a Nyugati pu.-hoz. A Nyugati pu. és a Déli pu. közti szakaszt nagy űrszerelvénnyel kell kiépíteni, ami lehetővé teszi a két pályaudvar között a föld alatti vasúti forgalmat. A párt határozata óta eltelt időben a gyorsvasút tervezésével megbízott ÁMTI[3] a pest–budai vasúti összeköttetés biztosítására egy új javaslatot is kidolgozott. Eszerint biztosítani lehetne a fővasúti összeköttetést egy külön földalatti-vonal építésével, mely a Ferencvárosi pályaudvart kötné össze a Kelenföldi pályaudvarral. A külön alagút megépítése esetén a kelet–nyugati irányú földalatti vasútvonal a Sportstadion és a Déli pu. között kizárólag a személyforgalom céljaira épülne meg, a fővasúti bekötésre szolgáló szárnyvonalak nélkül. A két külön földalatti-vonal együttes hossza egy-másfél km-rel lenne hosszabb és 140–200 millió Ft-tal kerülne többe, mint a titkárság által elfogadott változat.

1. A Közlekedésügyi Minisztérium egyvágányos fővasúti összeköttetés megépítését tervezi. György elvtárs (az ÁMTI-nál a tervezőmunka irányítója)[4] szerint a HM kétvágányos Duna alatti fővasúti összeköttetés biztosítását tartja szükségesnek. Két vágány, az összeköttetés megépítése kb. 120 millió Ft-tal kerül többe, mint az egyvágányú.

2. Eldöntendő kérdés, hogy a földalatti építésénél milyen mértékben készüljünk elő az állomások és a folyópálya óvóhely céljaira való használatára. Ha huzamosabb ideig való lent tartózkodásra alkalmas és huzatmentes szükségóvóhellyé akarjuk a földalattipályát tenni, akkor a tervezettnél szélesebb (5,5 helyett 6 méteres) szelvényt és az előirányzottnál több szellőzőberendezést kell építeni.

3. Felmerült az a gondolat is, hogy a Nyugati–Déli pu. közötti fővasúti összeköttetést biztosító útvonalszakaszt gépkocsi- és harckocsi-közlekedés számára is alkalmassá kell tenni.[5] Ennek az igénynek a teljesítése a kérdéses útvonalszakasz burkolásának költségeivel növeli a költségvetési összeget.

3 Állami Mélyépítési Tervező Intézet.

4 György István, az ÁMTI osztályvezetője nem kizárólag a szovjet technológiára kívánta alapozni a tervezőmunkát. A KPM engedélyével több angliai céghez is különböző információért fordult. (Vö. XIX–H–1–a 122. doboz.)

5 Minderről az 1953. június 13–16. közötti moszkvai tárgyalásokon az önbírálatra kényszeríttetett Gerő Ernő a következő megjegyzést teszi: „Még szerencse, hogy nem hallgattak a katonai tanácsadókra, akik azt javasolták, hogy olyan módon építsék a metrót, hogy a metró vonalain tankok és vonatok is közlekedhessenek. [A] metró építésében is nagyzási mánia volt." Vö. Jegyzőkönyv a szovjet és a magyar párt- és állami vezetők tárgyalásairól. (MOL M–KS 276 f. 102 cs. 65. ő. e.) Közli: T. Varga György, *Múltunk*, 1992. 2–3. sz.

4. Ki kell jelölni az építkezés megkezdésének helyét. A múlt hónapban a Rákóczi úton és a Bazilika mellett megkezdték a szellőzőaknák építését. Arra az esetre, ha a párt által elfogadott terv szerint a Nyugati és Déli pu. közötti vonalon történik meg a pesti és budai vasútvonalak föld alatti összekötése, a tervezőintézet és a beruházási vállalat vezetői javasolják, hogy a nagy aknák építése és a fúrás előkészítése július hó folyamán a Szabadság téren és a Batthyány téren kezdődjön meg. Javaslatukat azzal indokolják, hogy a fővasúti összeköttetésnek a lehető legrövidebb időn belül való biztosítása érdekében a földalatti építését a Duna alatti alagút megépítésével kell kezdeni. Szerintük egyébként a talajviszonyok is itt a legkedvezőbbek.

5. Itt kellene dönteni arról a kérdésről is, elfogadható-e az ÁMTI jelenlegi elgondolása, hogy a földalatti vasútnak a Szabadság tér–Batthyány tér közötti szakasza a Parlament déli szárnya alatt húzódjék át a Duna medre alá. A Műszaki Akadémia talajmechanikai laboratóriumának szakvéleménye megállapítja, hogy fennáll annak veszélye, hogy a Parlament épületének falán repedések keletkeznek.

6. A Szovjetunió illetékes szervei 1951 második negyedében fogják a földalatti építéséhez szükséges fúrógépeket leszállítani. Hogy a földalatti fúrását 1951 első hónapjaiban meg lehessen kezdeni, a Szovjetuniótól a fúrógépeknek a megadott határidő előtti szállítását kellene kérni, vagy esetleg Bizóniából[6] lehetne egyes gépeket behozni.

7. A tervezett útvonalszakasz kétvágányú, hossza 13–14,5 km, mélysége átlag 25 m. A tervezőintézet által kidolgozott költségvetés végösszege a különböző változatok szerint 1800–2200 millió forintot tesz ki.[7] A tervezők a szovjet tapasztalatokat a költségvetés készítésekor csak részben, könyvekből ismerték. A tervezés vezetője szerint valószínű, hogy a költségvetésben előirányzott összegekből 20–25%-ot meg tudnak takarítani. A szovjet tapasztalatok alaposabb ismeretében szovjet tervezők megérkezése után újabb költségvetést kell készíteni.

Az MDP államgazdasági osztályának feljegyzése Rákosi Mátyás részére a földalatti gyorsvasút építéséről, 1950. június 6. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e. Szigorúan bizalmas, készült 3 példányban. 2 gépelt oldal, aláírás nélkül.

C) Feljegyzés Gerő Ernő számára
1951. november 27.

A földalatti gyorsvasút légoltalmi kiépítésével kapcsolatos költség-összeállítást két különböző példányban készítettük el. Az egyik példányban alapul vettük a kiépítés költségét, amely az Üzemgazdasági Tanácshoz benyújtott és 1951. évi október hó 22-én tárgyalt előterjesztésünkben szerepelt. Ezt a költséget csökkentettük azáltal, hogy az egyik esetben a budai oldalon, másik esetben a budai és pesti oldalon elhagytuk a földfelszín feletti építmények védelmi kiépítését, míg a harmadik esetben a költségeket azáltal csökkentettük, hogy a földfelszín feletti

6 Bizónia Németország angol és amerikai megszállási övezeteinek neve 1947. január 1. után.

7 Az MDP Titkárság 1950. szeptember 3-ai határozata a beruházásra 2000 millió forintot irányozott elő.

védelem kiépítésén kívül az üzemeltetési időt 10 óra helyett 8 órában állapítottuk meg.

A másik összeállításunknál a költségek lényeges megemelését jelentette az a tény, hogy a nálunk időző szovjet tanácsadó elvtárs az általunk 600 m²-ben felvett, szellőztetőberendezés céljaiul szolgáló helyiséget kevésnek találta és azt 8500 m²-ben javasolta megállapítani. Ez a kiépítésnél mintegy 135 millió Ft-os költségtöbbletet jelent, ami mutatkozik valamennyi variánsnál. Ma még a légszűréssel és levegőgenerálással kapcsolatban nincsenek kezünkben azok az alapadatok, amely alapján kontrollálható volna, hogy 600 m²-ben felvett helyszükségletünk mennyiben felel meg a valóságnak.

Oczel János
légo. ales. főosztályvezető

Feljegyzés Gerő Ernő számára, a földalatti gyorsvasút légoltalmi kiépítésének költségeiről, 1951. november 27. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e. Egy gépelt oldal, eredeti példány.

D) Berei Andor levele Gerő Ernőnek
1955. június 22.

A földalattivasút-építéssel kapcsolatban felvetett kérdésekre az alábbi tájékoztatást adom:

1. 1955. évi munkák. 1955. évben a földalattivasút-építés állagbiztosítási és fenntartási munkáira az MT 36 millió Ft hitelkeretet biztosított a KPM és az OT szakértőiből alakult bizottság javaslatára. Fenti összegből 17,1 millió Ft-ot építési jellegű állagbiztosítási feladatokra fordítanak (korrózió elleni szigetelési, védőbetonozási munkák, műtárgyak, állag- és állékonyságbiztosítási munkák, hogy azok a biztonsági szempontokat kielégítsék), továbbá helyreállítják a régi földalatti vasút üzemét a Vörösmarty térig. 12 millió Ft hitelösszeg fenntartási célokat szolgál (szivattyúzás, őrzés, magas nyomású injektálási munka, tárolt anyagok kezelése és raktározása stb.). A többi hitel fontosabb kísérleti, tervezési és vállalati rezsiköltségek céljára lesz felhasználva. Az OT meg fogja vizsgálni, hogy a folyó évi hitelkeretből volna-e lehetőség 2-3 millió Ft megtakarítására.

2. Perspektivikus fejlesztési tervek. A metró teljes beruházása mintegy 2,8 milliárd Ft-ot tenne ki a jelenlegi egyszerűbb kivitelezést és olcsóbb eljárásokat (pl. vasbeton tübingek) előirányzó tervezés alapján. Eddig a földalatti vasút építésére járulékos költségekkel együtt kereken 1 millió Ft-ot[8] használtak fel. Az első vonalszakasz kiépítéséhez (Stadion állomás–Engels tér) további mintegy 650 millió Ft-ra volna szükség. Ha a második ötéves tervidőszak alatt 200 millió Ft-ot és 1961–1962. évben további 450 millió Ft-ot biztosítanánk a metróra oly módon, hogy 1956–1957-es években még csak állagbiztosítási és fenntartási munkát végeznénk, akkor 1963. év elején[9] a metró első vonalszakasza üzembe helyezhető

8 Ez elírás. Gerő kijavítja: „1 milliárd!" – írja a szöveg mellé.

9 Gerő szöveg melletti megjegyzése: „Túlságosan sokára!"

lenne napi 100 000 fő utasforgalommal. Egyelőre azonban a második ötéves tervben csak 80 millió Ft-ot irányoztunk elő állagbiztosítási és fenntartási célokra. Majd a második ötéves terv beruházásainak rögzítése után kerül sor annak megvizsgálására, hogy a tartalék beruházási keretek terhére az eddig biztosított összeg felemelhető-e 120 millió Ft-ra az 1958–1960. években.

3. Légoltalom. A második ötéves tervben a földalattivasút-építésre 80 millió Ft, sem pedig az esetlegesen felemelt 200 millió Ft-os hitelkeret légoltalmi célt nem szolgál, mivel az előző összeg állagbiztosítási feladatokat, a nagyobb összeg pedig lassú ütemű továbbépítést biztosít. A földalatti eddig elkészített műtárgyainak légoltalmi szempontból való kiépítése a második ötéves tervben ily módon nem lett figyelembe véve. A második ötéves tervben megvalósítandó légoltalmi feladatokat az OT még pontosan nem ismeri, ezért csak későbbiekben – a felsőbb kormányszervek döntése után – lehet megvizsgálni a földalatti vasútnak a légoltalom általános fejlesztésében való beépítését.

Berei Andor

Berei Andornak, az Országos Tervhivatal elnökének levele Gerő Ernőhöz, a Minisztertanács elnökének első helyetteséhez, 1955. június 22. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 286. ő. e. Szigorúan titkos. Két gépelt oldal, eredeti példány.

4

AZ 500 KILOMÉTERES SZTAHANOVISTA MOZGALOM

1950. február 15.

Egy fent kitalált és megszervezett munkaverseny részleteit írja le az alább közölt dokumentum. A mozgalom célja az egy mozdonyra eső napi haszonkilométer-teljesítmény növelése volt ún. körfolyamatos mozdonyforduló megvalósításával. Az 500 km-es mozgalom neve mechanikus fordítása a hasonló szovjet munkaversenynek. Magyarországon az abban részt vevő mozdonyok napi futásteljesítménye meg sem közelítette a napi 500 km-t. 1952 tavaszára az 500 km-es mozgalom lendülete megtört. Ennek elkerülésére 1952. május 14-én a vasút-politikai főosztály határozatot hozott az 500 km-es mozgalom kiszélesítéséről. A Szocialista Vasútért c. lap júniusi számában felhívással fordultak a mozdonyvezetők, ill. a vasút szakmai vezetői felé (új menetrendek összeállítása, a szovjet segéd-mozdonyvezetői rendszer bevezetése stb.). A kezdeményezés rövid időn belül megbukott.

Az MDP KV vasút-politikai főosztály pártszervezeti alosztályának javaslata

Pártunk vezetésével elért termelési eredmények, a 3 éves terv teljesítése nagy feladatok elé állította közlekedésünket és vasutunkat. Az ötéves népgazdasági tervünk megvalósításában a vasútra még nagyobb feladatok hárulnak. Végrehajtása az évtizedek óta meglévő vasúti normák áttörésével és új, szocialista munkamódszerek bevezetésével valósítható meg.

A vasutas dolgozók a párt vezetésével a szovjet sztahanovista mozdonyvezetők példáját követték a 2000 tonnás mozgalom megszervezésénél és továbbfejlesztésénél. Az 500 km-es mozgalom elindítását is a Szovjetunió sztahanovista vasutasainak tapasztalatai nyomán indítjuk el.

Pártunk Központi Vezetőségének határozatából – a munkaverseny megszilárdításáról és az egyéni verseny kiszélesítéséről – kiindulva szervezzük meg az 500-as mozgalmat. Az 500-as mozgalom a vasutas dolgozók munkafelajánlása hazánk felszabadításának 5 éves évfordulójára, április 4-re.

Az 500 km-es mozgalom célja:

1. Vasutunk feladata, hogy állandóan megelőzze az ipar és mezőgazdasági termelés ütemét és növekedését. Az 500 km-es mozgalom beindítását – nemzetgazdaságunk szempontjait figyelembe véve – gyors-, személy-, gyorsteher- és tehervonatok továbbításánál javasoljuk, nemcsak fővonalakon, hanem mellékvonalakon is.

2. Elsősorban a mozdonypark kihasználásának fokozása és a körfolyamatos mozdonyfordulók bevezetése szükséges. A jelenlegi menetrendeket felül kell vizsgálni és a vonatok menetsebességét emelni, a pálya teherbírásának megfelelően. Felesleges helyeken a beállított kezelési idők eltörlése, illetve egyes helyeken a megrövidítése szükséges. Az 500-as mozgalom bevezetése a vontatási

személyzetnek a forgalmistákkal, a kocsirendezőkkel, vonatvezetőkkel, menetirányítókkal és a pályafenntartási dolgozókkal való legszorosabb termelési együttműködését eredményezi. Az 500-as mozgalomba számítanak tehát nemcsak a mozdonyvezetők, hanem mindazon szakszolgálat dolgozói, akik közvetlenül a mozgalom lebonyolításában részt vesznek. Segíti [sic!] felszámolni a vasútnál meglévő szakmai sovinizmust és azt az elvet, mely eddig a mozdonyok vezénylésénél, a fűtőházi és igazgatósági határok megszabásában állott. Az 500 km-es mozgalomba számítanak nemcsak azok a mozdonyvezetők, akiknek teljesítménye napi 500 km, hanem mindazok, akik az eddigi napi átlag mozdonykilométer-teljesítményüket növelik.

3. A gép napi futáskilométerének emelése, a honos és forduló fűtőházaknál a mozdony tartózkodási idejének csökkentése, a kezelési idő lerövidítése a feladat. Ezáltal a mozdony napi haszonkilométer-teljesítményének emelését érjük el. Lehetőség nyílik arra, hogy a következő fordulók korábban induljanak el, mint a menetrendábrában meg vannak állapítva. Ilyen módon a mozdonyok fordulója lényegesen meggyorsul, és ezáltal a forgalomnak ugyanazon méretei mellett a szükséges mozdonyok száma csökken.

4. A Sztahanov-mozgalom és az egyéni verseny kiszélesítését segíti elő a vasút összes szakszolgálatánál. A rendkívüli tehervonatoknál és irányvonatoknál az 500 km-es mozgalom bevezetésére javasoljuk a 4-es brigádok megszervezését, a mozdonyok kellő kihasználása érdekében. Jelenleg sok helyen fennáll, hogy egy mozdonyra 2 pár személyzet van beosztva, és csak ők utaznak a gépen. Ez a rendszer helytelen, akadályozza a gépek magasabb fokú kihasználását.[1] A 4-es brigádban nincs úgynevezett saját gép. A brigádnál be van osztva 4 db mozdony, 9 pár személyzettel. A 4-es brigád megszervezése eredményezi, dacára annak, hogy a mozdonyok állandóan forgalomban vannak, az itthon lévő személyzetpárok bármikor vezényelhetők és biztosíthatók az újabb fordulóra. A gép tehát nem vár, kihasználásának folyamatossága biztosítva van. A gépek javítását közösen végzik és az észlelt hibákra nagyobb mértékben rá tudnak mutatni, a tapasztalatcsere jobban kibontakozhat. A 4-es brigádhoz kapcsolódik a 4 gépet javító lakatosbrigád, amely állandóan ugyanazon gépeket javítja és végzi a feladott javítást. Az 500-as mozgalom megszervezésével lehetővé válik komplex brigádok és vonatszerelvény-brigádok megszervezése. A vonatszerelvény brigádok a gépszemélyzetből, a vonatkísérőkből közösen szervezendők.

5. Gazdaságosság szempontjából nagy megtakarítást eredményez nemcsak a haszonkilométer emelésében, hanem a kevesebb begyújtáson keresztül nagy mennyiségű szén megtakarításában, a mozdonyok karbantartásának a javító munkálatokra fordított anyagok és eszközök jelentékeny megtakarításnak elérésében is. A fenti megtakarítás a vasúti szállítás önköltségének csökkentését eredményezi. (Pl. hegyeshalmi Kandó-vontatásnál 105%-kal nagyobb napi haszonkilométer 1550 Ft értékű napi megtakarítást jelent egy mozdonnyal.)

1 A konkrét mozdonyokhoz rendelt személyzet viszont sokkal jobban ismerte a gőzmozdony egyedi tulajdonságait – már a gőzös hangjából is következtetni tudtak állapotára. A mozdonyvezetők és fűtők érzelmileg is kötődtek a rájuk bízott gőzmozdonyhoz, s természetesen tisztán tartották, kíméletesen használták. Mindez a jármű hosszabb élettartamában is tükröződött.

Az elegyáramlást figyelembe véve az első 500 km-es vonat az ország legnagyobb teherpályaudvaráról, Ferencvárosból indulna Nyíregyházáig és vissza az alábbi vonatpárral. [...]

Így a fent javasolt vonatpár alkalmazásával a mozdony 540 km-t tesz meg 23.06 perc [sic!] alatt, míg a jelenlegi mozdonyfordulóval egy mozdony 24 óra alatt csak 116 km-t tesz meg. Az 540 km-es szakaszon a mozdony kiszolgálását figyelembe véve a menetrendben feltüntetett megállás, illetve kiszolgálási időből 10 felesleges megállás kiküszöbölését javasoljuk, mely időben 2.09 percet [sic!] tesz ki. Forintértékben 144 Ft-ot, ezenkívül egy db szolnoki, egy db debreceni mozdonyt, melynek megtakarítási értéke 1000 Ft. Így tehát a fent javasolt 540 km-es vonatpár indításával 2 db mozdonyt 1144 Ft értékben takarítunk meg 24 óra alatt.

A fent javasolt 540 km-es vonatpár szakaszvonali felelőse: Körösi Gábor műszaki főtanácsos, a vontatás részéről. Meskó Béla főintéző, a forgalom részéről.

A fent javasolt vonatpáron kívül az alábbiakban felsorolt fővonalakon a következő gyors-, személy- és tehervonatpárok bekapcsolását javasoljuk a beindítás napjára.

Szombathely indulással gyorsvonat. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Párduc Richárd műszaki főtanácsos, a vontatás részéről. Zelei Barna felügyelő, a forgalom részéről.

Üszög–Pécs indulással teher- és gyorsvonat. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Nagy László mozdonyfelvigyázó, a vontatás részéről. Zelei Barna felügyelő, a forgalom részéről.

Budapest és Hegyeshalom között gyors- és személyvonat Kandó-mozdony vontatással. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Erdei Árpád mozdonyfelvigyázó, a vontatás részéről. Jancsi Imre felügyelő, a forgalom részéről.

Budapest Ferencváros indulással tehervonat. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Beöthy Andor műszaki tanácsos, a vontatás részéről. Tamás Géza felügyelő, a forgalom részéről.

Szeged indulással személyvonat. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Takács Béla műszaki tanácsos, a vonatás részéről. Horváth Lajos felügyelő, a forgalom részéről.

Budapest Keleti indulással gyorsvonat. [...] A fent javasolt vonatpár szakvonali felelőse Nyitrai Ferenc mozdonyfelvigyázó, a vontatás részéről. Horváth Lajos felügyelő, a forgalom részéről.

Az 500-as mozgalom megszervezését és irányítását a vasúti főosztály politikai osztály végzi a szakszervezet és a szakvonal bevonásával. Az igazgatóság politikai osztály[ának] feladata az igazgatóság területén az 500 km-es mozgalmat a kapott szempontok alapján megszervezni, a helyi üzemi háromszög bevonásával. Az ig. pol. osztály munkatársait, politikai tiszteket, a szakszervezet területi titkárát és a területi titkárság munkatársait aktívára összevonja és az 500 km-es mozgalmat ismerteti, igazgatósága területén a mozgalom fejlődését állandóan ellenőrzi és támogatja.

A politikai tisztek feladata a területükön alapszervek párttitkárait és ÜB-titkárait, a szolgálati főnököket aktívára összehívni és a kapott szempontok alap-

ján az 500 km-es mozgalmat ismertetni, a mozgalom fejlődését ellenőrizni és támogatni.

Az alapszervezetek párttitkárainak feladata a helyi pártszervezet vezetőségét összehívni, a kapott szempontokat helyi viszonylatra átdolgozni és az 500 km-es mozgalmat a helyi sajtón, hangosbemondón, faliújságon keresztül ismertetni. A népnevelőket, agitátorokat, csoportbizalmikat aktívára összevonni, ismertetni az 500 km-es mozgalom jelentőségét az aktívatagokon keresztül a dolgozókkal.

A Vasutas Szakszervezet [sic!] Országos Központjának feladata az 500 km-es mozgalom országos viszonylatban lévő kiszélesítését elősegíteni. Tömegmozgalommá szélesítése érdekében a szakszervezeti tagságot mozgósítani. A mozgalom elindítása alatt külön szakszervezeti bizalmit kibocsátani az 500-as mozgalom jelentőségének ismertetésére.

Az ÜB-titkárok feladata a kapott szempontok alapján az üzemi háromszöggel saját területükre feldolgozni, az ÜB aktíváival ismertetni (ÜB-vezetőség, reszortfelelősök, műhelybizottság, bizalmiak), röpgyűlések megszervezése, a széles dolgozó tömegekkel az 500-as mozgalmat ismertetni. Helyi sajtó, hangosbemondó, a faliújságon keresztül a mozgalmat kiszélesíteni, területükön a mozgalom fejlődését ellenőrizni, támogatni és az első 500 km-es mozgalom megindításánál a dekorációról, ünnepélyes beindításáról gondoskodni.

A szakszolgálat feladata az 500 km-es mozgalommal kapcsolatban a kapott szempontok alapján az illetékes szakszolgálatok bevonásával a szűkített mozdonyforduló elkészítése és végrehajtásuk végett annak kiadása. Az 500 km-es mozgalom végrehajtásának ellenőrzése, támogatása, a mozgalom eredményének anyagi kiértékelése. A mozgalom által jelenleg feleslegessé vált gépek jó karban való hozása [sic!].

Ütemterv:

Az 500 km-es mozgalom beindítását 1950. február 24-re javasoljuk.

1. Az 500-as mozgalom beindításához szükséges a mozdonybrigádok megszervezése, a brigádok és a mozdonyok vezénylésének biztosítása a javaslat szerint. Felelős: Tusa és Tölgyes elvtárs. Határidő: február 21.

2. A forgalmi szakszolgálatnak biztosítania kell a menetet, és ki kell dolgoznia a javaslatban foglalt mozdonyfordulók folyamatosságának biztosítását. Felelős: Oláh elvtárs. Határidő: február 21.

3. A Ferencvárosi pu.-ról induló első 500 km-es vonat személyzete f. hó 19-én intézzen versenyfelhívást a többi igazgatóság illetékes szerveihez.[2] A versenyfelhívásban bejelentik a központi vezetőség határozata alapján az 500 km-es mozgalom f. hó 24-i általuk való megkezdését, továbbá kérik a vasutas dolgozókat, hogy a szovjet vasutasok példáját követve, csatlakozzanak ehhez a mozgalomhoz, szélesítve ezzel a magyar vasutasok Sztahanov-mozgalmát. Felelős: Rózsavölgyi József és Benkovics Dezső elvtárs.

2 A MÁV Ferencvárosi Fűtőház Lengyel-brigádja nevében 1950. február 18-án elkészített versenyfelhívás szövege (PIL Vasutasok Szakszervezete 1950. 483. dosszié) szerint az 500 km-es mozgalom lényege: „a mozdonyok áttörjék elavult teljesítményük korlátait".

4. A felhívást elfogadják és közlik Ferencvárossal: Nyíregyháza, Szombathely, Üszög–Pécs, Szeged, Nyugati pu. szolgálati személyek f. hó 22-ig. Felelős: Rózsavölgyi József és Gáspár Sándor elvtárs.

5. Úgy a versenyfelhívást, mint az elfogadást közli a Szabad Nép, Népszava, Világosság, valamint az MTI és a Közlekedés, ugyancsak lehozza a felhívások és elfogadások szövegét a rádió is. 24-re a Ferencvárosi pu.-ra a vonatok indításához meghívjuk a Szabad Nép, Világosság, Népszava, MTI, valamint a Mafirt munkatársait. Felelős: Felcsúti László elvtárs.

6. Gondoskodunk arról, hogy azok az igazgatóságok, melyeknek területén 24-én az 500 km-es mozgalom keretében vonat közlekedik, a kellő formában mozgósítsa a helyi sajtót, rámutatva ennek a mozgalomnak a jelentőségére.

7. A mozgalom eredményeiről a sajtót (Szabad Nép, Népszava, Világosság, MTI) állandóan tájékoztassuk, hogy ezen keresztül is szélesítsük a mozgalmat, népszerűsítsük annak résztvevőit.

8. Az Útmutatóban, az üzemi lapokban, faliújságokon és hangosbeszélőkön keresztül beszámolunk a mozgalom eredményeiről, az elért teljesítményekről. Népszerűsítjük a mozgalom élenjáróit, f. hó 19-től az első versenyfelhívás napjától.

9. A febr. havi Vasutas Népnevelőben foglalkozunk az 500 km-es mozgalommal. Konkrét adatokat közlünk időközben szervezett (sic) tapasztalatok alapján, népszerűsítjük a mozgalom résztvevőit, fényképeket közlünk az élenjárókról. Ugyanebben a Népnevelőben szovjet anyagot is hozunk a szovjet vasutasok 500-as mozgalmáról.

10. 24-ére azokat az állomásokat, amelyekről indulnak és ahová érkeznek a vonatok, az 500 km-es mozgalom keretében feldekoráljuk.

11. A 22-én tartandó népnevelő értekezleteknek egyik napirendi pontja az 500 km-es mozgalom népszerűsítésének, kiszélesítésének agitációs szempontjai – összekötve a központi vezetőség jan. 21-i határozatának végrehajtásával, valamint a szovjet kultúra hónapjában hozzánk érkező szovjet mozdonyvezető elvtárs jövetelének céljával. Felelős: Felcsúti László elvtárs.

12. A Vasutas Szakszervezetet [sic!] az 500 km-es mozgalom népszerűsítésére, a mozgalom élenjáróinak plakátot csináltat, amely kifejezi a szovjet példa nyomán nálunk is létrejött mozgalmat. Felelős: Gáspár Sándor elvtárs.

13. Az 500-as mozgalom első résztvevőit, első élharcosait márc. 4-én Bebrits, Horváth, Csanádi és Gáspár elvtársak közösen fogadják. A fogadásról részleteket közöltetünk a Szabad Népben, Népszavában, Világosságban, valamint az MTI is leadja.

14. Javasoljuk, hogy a mozgalom elindítói az országos üzemi háromszög részéről jutalomban részesüljenek. Felelős: Bányász elvtárs.

Pártszerv. aloszt.

A vasút-politikai főosztály pártszervezeti alosztályának javaslata az 500 km-es mozgalom megszervezésére és beindítására, 1950. február 15. PIL, Vasutasok Szakszervezete, 1950. 372. dosszié. Tíz gépelt oldal, másolat.

5

AZ ELLENSÉG ELLENI HARC KÖZPONTJA

1950. március 28.

Miután a Szovjetunióban 1949 elején politikai osztályokat állítottak fel a vasúton, Magyarországon is elkezdődött az úgynevezett vasút-politikai osztályok (vpo) megszervezése. Feladatuk: harc az „ellenséggel". Az MDP vasút-politikai főosztályának számottevő mennyiségben megőrzött iratanyaga (MOL M–KS 278. f.) alapján a vpo-k működésének részleteit meglehetősen pontosan rekonstruálni lehet.[1] *Az MDP Titkársága 1949. június 15-én elfogadta a „Javaslat a Vasúti Főosztály Politikai Osztálya megszervezésére" című előterjesztést. 1949. augusztus 6-án a MÁV Hivatalos Lapjában megjelent a rendelet a politikai osztályok felállításáról. Ezek munkatársai napi kapcsolatban álltak az államvédelem illetékes szerveivel. Az ellenségkeresés gyakorlata szerint a politikai osztályok munkatársaiból szervezett brigádok vizsgálták a szakszolgálati osztályok munkáját, és a tapasztaltakat egybevetették a dolgozók származásával, családi viszonyaival, nézeteivel stb. A szélsőséges eljárások egyik példája: a MÁV szabványosításáért felelős ügyosztály munkáját a brigád úgy értékelte, hogy a kiadott rendeletek, szabványok, irányelvek mechanikusak, bürokrataízűek és „nélkülöznek minden politikai tartalmat". Mindezért a szakosztályvezető* [2] *a felelős, aki az ügyosztályban nem alkalmazott munkáskádereket, mondván: „itt országos jelentőségű rendeleteket kell fogalmazni, amire egy munkáskáder nem képes". (PIL, Vasutasok Szakszervezete 1951. 536. doboz.) A vasút-politikai osztályok megszüntetéséről még 1956 októbere előtt született – nyilvánosságra nem kerülő – döntés.*

Az MDP KV Politikai Bizottságának határozata

A Politikai Bizottság megállapítja, hogy a vasút-politikai osztály kiépítése – támaszkodva a pártnak a felszabadulás óta a vasútnál végzett többéves munkája eredményeire – a vasutas pártszervezetek bizonyos megerősödését, a párt befolyásának növekedését eredményezte a vasutas dolgozók között. Nőtt a vasutas dolgozók politikai aktivitása, s javulás mutatkozik a vasutas dolgozóknak a Szovjetunióhoz való viszonyában is. Fejlődés mutatkozik a tekintetben is, hogy a vasutas pártszervezetek behatóbban foglalkoznak a közlekedési és termelési problémákkal. A vasút-politikai osztály segítségével a vasutas párt- és szakszervezeti szervek a „2000 tonnás mozgalom" megszervezésével kezdeményezői voltak a szovjet sztahanovista munkamódszerek alkalmazásának. Megindult és egyre jobban terjed az egyéni versenymozgalom.

1 1997–1998-ban Gadanecz Béla és Gadanecz Éva két, részleteiben korrekt, de a vasút-politikai osztályok tevékenységének lényegével, a szervezetnek a represszióban, törvénytelenségekben játszott szerepével csak érintőlegesen foglalkozó tanulmányt publikált. Vö. Adalékok a Vasút Politikai Osztály történetéhez 1–2. *Vasúthistória évkönyv*, 1997. Szerk. Mezei István. 303–343. és 1998. 326–362.

2 Csala Albert, akit büntetésből a Vasúti Tudományos Kutató Intézetbe helyeztek át.

A vasútnál mutatkozó fejlődés azonban, különösen a vasútnál megbújt ellenség elleni harc terén, még távolról sem kielégítő.

A Politikai Bizottság megállapítja, hogy a vasút-politikai osztály megszervezése és működése az ellenséges elemek szívós ellenállásába ütközött és ütközik. Ezek az elemek, akik ott vannak még az Államvasutak egyes fontos pozícióiban, beléptek a vasutas szakszervezetbe és befurakodtak a pártszervezetekbe is, minden követ megmozgatnak, hogy akadályozzák, késleltessék, semlegesítsék a vasút-politikai osztály működését. Ezeknek az ellenséges elemeknek hatása mutatkozott meg Bebrics [sic!] elvtárs helytelen, a párt politikáját sértő állásfoglalásában a vasút-politikai osztály működésével kapcsolatos egyes kérdésekben. Az ellenség módszere, hogy a MÁV régi szakembereinél ellenszenvet szít a politikai osztályon és egyebütt dolgozó, korábban nem vasutas vagy egyszerű vasutas dolgozókból lett magas rangú vezetőkkel szemben, hogy elszigetelje őket, s így megnehezítse munkájukat. Az éberség nagyfokú hiányára mutat, hogy a vasútnál dolgozó vezető elvtársak egy részét megtéveszti az ellenségnek az a magatartása, hogy igyekszik a szolgálatot példásan ellátni, hogy leplezi magát, általában tartózkodik a durva, könnyen leleplezhető kártevésektől, bár az utóbbi időben szaporodnak a nyílt, ellenséges cselekmények, nőtt a szabotázsok száma.

Az ellenség a vasutas-szakszervezeti csoportokban is tevékenykedik, s igyekszik a szakszervezetet szembeállítani a vasút-politikai osztállyal, illetve a párttal. A vasútnál nagy számban lévő jobboldali szociáldemokraták a szakszervezetet szindikalista irányban befolyásolják, s kihasználják azt a körülményt, hogy a Szaktanács, a vasutas-szakszervezet kommunista funkcionáriusai nem gyakorolnak kellő ellenőrzést s nem folytatnak éles harcot a szakszervezetben lévő szindikalista irányzattal szemben. A vasutas-szakszervezet egyes vezetői, amikor a vasút-politikai osztálynak a szakszervezet munkájára vonatkozó megállapításait és állásfoglalását illetéktelen beavatkozásnak minősítették, maguk is ennek a pártellenes irányzatnak hatása alá kerültek.

A Politikai Bizottság megállapítja, hogy a politikai osztály vezetői komoly hibát követtek el, hogy a vasutas-pártszervezeteket kivonták a területi pártbizottságok irányítása alól, s hogy az osztály olyan jogokat akart gyakorolni, amelyekkel csak a párt választott szervei rendelkeznek (tag- és tagjelöltfelvétel stb.). A vasút-politikai osztály munkájának megjavítására és továbbfejlesztésére a PB az alábbi feladatokat jelöli meg:

1. A vasút-politikai osztály hivatását csak úgy töltheti be, feladatát csak akkor tudja megoldani, ha leleplezi a vasútnál lévő ellenséges elemeket, s megalkuvást nem ismerő, szívós harcot folytat a vasútnak az ellenségtől való teljes megtisztításáért. A vasút-politikai osztály egész tevékenységében vörös fonalként kell végighúzódnia az ellenséges elemek elleni harcnak. Ezért a politikai osztály tisztjeinél és munkatársainál elengedhetetlen követelmény, hogy minél alaposabban elsajátítsák a marxizmus–leninizmus tanításait. Biztosítani kell, hogy a politikai osztály minden munkatársa a párt iskoláin és egyéni tanulás útján szakadatlanul fejlessze elméleti ismereteit, hogy mielőbb megfeleljen ennek a követelménynek. A politikai osztály feladata, hogy a vasutas-pártszerveket és szervezeteket az ellenséggel szembeni éberségre, az ellenük folytatandó szívós harcra nevelje, s elősegítse a vasutas-pártszervezetekbe befurakodott ellenséges elemek eltávolítását.

Ezért a politikai osztály különös gondot fordítson a vasutas-pártszervezetek és párttagok ideológiai és politikai színvonalának állandó emelésére, a marxizmus–leninizmus propagandájára a pártszervezeteken belül. A politikai osztály nyújtson maximális segítséget a területi pártbizottságoknak a vasutas-pártszervezetek vezetőségének újjáválasztásánál. A vasutas-pártszervezetek vezetőségeinek újjáválasztásánál biztosítani kell, hogy osztályidegen és ellenséges elemek az új vezetőségekbe ne kerülhessenek vissza, növelni kell a fizikai dolgozók számát a vezetőségekben. A Politikai Bizottság külön felhívja a pártbizottságok figyelmét a vasutas-pártszervezetek újjáválasztásának nagy fontosságára. Az ellenség meg fogja kísérelni, hogy pozícióit megtartsa, illetve új pozíciókat szerezzen a vezetőségben. A vezetőségválasztó taggyűlések jó előkészítésével, a káderek előzetes és gondos tanulmányozásával, a pártszerű kritika biztosításával segítsék elő a Központi Vezetőség határozatának helyes végrehajtását. Az ellenség elleni eredményes harc érdekében a politikai osztály vigye be elsősorban a kommunista vasutasok tudatába, hogy nem lehet jó vasutas az, aki közömbös, elnéző az ellenséges elemekkel szerben, aki nemtörődömségével veszélyezteti a vasút zavartalan működését és fejlődését. Ugyanakkor minden módon elő kell segíteni, hogy az ellenséges elemek helyébe a párthoz, a munkásosztály ügyéhez hű, szakképzett, főként munkáskáderek kerüljenek. A politikai osztály segítse elő a vasutas-szaktanfolyamok és -iskolák hálózatának kiterjesztését, hogy az a vasút minden szolgálati ágát átfogja. Ellenőrizze az oktatás menetét, különösen abból a szempontból, hogy a szakmai utánpótlás nevelése ideológiai és politikai tekintetben is megfelelő legyen. A politikai osztály kísérje figyelemmel a párthoz hű, jó vasutas káderek fejlődését, segítse előrehaladásukat.

2. A politikai osztály segítse elő, hogy a vasút sikeresen oldja meg feladatait, teljesítse az 5 éves terv vasútra eső részét, s így megfeleljen azoknak a követelményeknek, amelyeket a párt és a kormány a vasúttal szemben támaszt a népgazdaság zavartalan működése és fejlesztése érdekében. Segítse biztosítani a növekvő vasútforgalom zavartalanságát a szállítási feladatok végrehajtása érdekében azáltal, hogy a vasút dolgozóit mozgósítja e feladatok végrehajtására, s ellenőrizze a terv szerinti feladatok végrehajtását. A politikai osztály a legnagyobb figyelmet fordítsa a vasúti dolgozók versenymozgalmára. Mozdítsa elő, hogy az egyéni verseny kiterjedjen valamennyi szakszolgálati ágra, s hogy a verseny valóságos tömegmozgalommá fejlődjön ki a vasutasok között. Karolja fel a vasutasok és vasúti műhelyek dolgozóinak új munkamódszerek bevezetésére irányuló kezdeményezéseit, fejlessze a magyar vasutas sztahanovisták „2000 tonnás" és „500-as" mozgalmát.[3] Ennek érdekében a politikai osztály állandóan tanulmányozza a szovjet vasutasok munkamódszereit, népszerűsítse a szovjet sztahanovisták eredményeit, és dolgozza ki a szovjet módszereknek a mi viszonyainkra való alkalmazását. A vasút-politikai osztály vezetői és munkatársai csak úgy tudnak megfelelni eme feladatoknak, ha alaposan elsajátítják a vasút technikáját, ha a legrövidebb időn belül megtanulják a vezetés legfontosabb kérdéseit. Ennek érdekében a politikai osztály vezetői és munkatársai számára a vasút vezetőinek

3 Az 500 kilométeres mozgalom 1950. február 25-én, a 2000 tonnás pedig 1951. augusztus 3-án indult útjára.

segítségével kidolgozott szakmai anyag alapján, szaktanfolyamokat kell létesíteni, amelyeket a politikai osztály minden munkatársa köteles elvégezni.

3. A vasút-politikai osztály szervezeti kiépítését a vasúti főosztályon és a területi igazgatóságokon a legrövidebb időn belül teljesen végre kell hajtani. A politikai osztályon fel kell állítani egy üzemi alosztályt, amelynek feladata a munkaverseny fejlesztése, javaslatok kidolgozása a helyes munkamódszerek bevezetésére, az egyéni verseny minden szolgálati ágban való megszervezésére, a szovjet módszerek felhasználására. A tömegszervezési alosztályt meg kell szüntetni és a tömegszervezeteket a vasút-politikai osztályon belül a pártszervezési alosztályhoz kell kapcsolni. Az 5 éves terv nagyszabású vasútépítési programjára tekintettel szükséges, hogy a vasúti fontosabb építkezéseknél politikai tiszteket állítsanak be, akik egyben az építésvezető helyettesei.

4. A Politikai Bizottság megállapítja, hogy a vasutas-pártszervezetek általános irányítása a budapesti, megyei, illetve városi és járási pártbizottságok feladata. A vasút-politikai osztály feladata, hogy a párt politikáját a vasút területére konkretizálja, és ahol ez szükséges, kidolgozza a végrehajtás speciális formáit. Dolgozza ki az utazószolgálatot teljesítők, a pályafenntartásnál és a vasútvonalakon dolgozó párttagok oktatásának módszereit, és biztosítsa, hogy ezek a dolgozók is rendszeresen kivegyék részüket a pártéletből. A területi pártszervezetekkel közösen szervezze meg a vonatagitációt. Politikailag irányítsa a vasutas népnevelőket, és dolgozza ki részükre a speciális vasutas agitációs érveket. A politikai osztály a legszorosabban működjön együtt a területi pártszervekkel. Az igazgatóságok politikai osztályainak vezetői időről időre számoljanak be a vasutasproblémákról a nagy-budapesti és megyei pártbizottságok ülésein. A vasutas-pártszervezetek megszilárdítása érdekében a vasutas-pártszervek funkcionáriusait a területi pártszervek csak a politikai osztály tudtával és hozzájárulásával helyezhetik el.

5. A Központi Vezetőség államgazdasági osztálya foglalkozzon a vasút-politikai osztállyal, ellenőrizze és segítse a politikai osztály munkáját. Ennek érdekében az államgazdasági osztályon vasutas referenst kell beállítani.

A Politikai Bizottság utasítja a vasút-politikai osztály vezetőit és a nagy-budapesti pártbizottságot, valamint a megyei bizottságokat, hogy dolgozzák fel alaposan a Politikai Bizottság határozatát és biztosítsák annak végrehajtását.

Az MDP KV Politikai Bizottságának határozata a vasút-politikai osztály munkájának megjavításáról és továbbfejlesztéséről, 1950. március 28. MOL M–KS 276. f. 60. cs. 78. ő. e. Szigorúan bizalmas. Négy gépelt oldal.

6

ÁPRILIS NEGYEDIKI BIZTONSÁGI SZOLGÁLAT A VASÚTON

1950. április 14.

Április 4-ére a vasút-politikai osztályok fokozott biztonsági intézkedéseket vezettek be a vasúti szolgálati helyeken. Az alább közölt dokumentum az 1950. április 3. és április 4. közötti éjszaka eseményeiről számol be. A jelentés összeállítója szerint mintegy harminc rendkívüli esemény történt az országban.

A vasút-politikai főosztály jelentése

A biztonsági szolgálat végrehajtásának ellenőrzése során a politikai osztályok az apróbb hibáktól kezdve a bűnös, szabotázsszerű hiányosságokig a mulasztások sorozatát állapították meg. Ez azt mutatja, hogy a szakszolgálat egyrészt nem vette elég komolyan a kiadott szigorú rendelkezéseket, másrészt nem érezte át a kérdés jelentőségét. Áll ez elsősorban a szegedi igazgatóságra és kisebb mértékben a debreceni, illetőleg a szombathelyi igazgatóságokra. Bár a vasút területén komolyabb szabotázscselekmények nem fordultak elő, kétségtelen, hogy az egyes esetekben tapasztalt bűnös mulasztások ezeket lehetővé tették volna. A vizsgálatnak kell kiderítenie, hogy a megtörtént kisebb balesetek szabotázscselekményekből adódnak-e, és hogy a biztonsági szolgálat nem teljes végrehajtása mennyiben nyújtott ezeknek segítséget.

A kérdéses időben a következő rendkívüli események fordultak elő.

A budapesti igazgatóság területén:

1. Istvántelki Járműjavító területén elfogtak egy egyént, aki nem tudta magát igazolni. Átadták az ÁVH-nak.

2. Cegléden 3-án 15.20-kor tolatáskor két kocsi kisiklott. A baleset oka állítólag az, hogy átállítatlan váltón tolattak.

3. Győrszentiván állomáson 3-án 18.40-kor a 71. sz. tehervonat gépje gátfalrepedés és támcsavarszakadás miatt szolgálatképtelenné vált.

4. Komárom jelentette 3-án 22.50-kor, hogy Nagynémetegyházán erdőtűz ütött ki, amit rövid idő alatt eloltottak.

5. Székesfehérvár állomásfőnökét, Székács Lajos felügyelőt 3-án az ÁVH ismeretlen okból letartóztatta. 6-án engedték szabadon.

6. Esztergomban Ágoston Gábor vonatfékező és Ladányi Károly kalauz a kivonuláskor nyíltan megtagadták a vörös zászló és a jelszavas tábla vitelét, ami a többi vasutasra rossz hatással volt.

7. Pestszentlőrinci J. J.-ban[1] 4-én 23 h tájban a műhely külső dekorációját ismeretlen egyének megrongálták. Kb. 6 m hosszú drapériát leszakítottak és elvitték.

1 Járműjavítóban.

A miskolci igazgatóság területén:

1. Salgótarjánban 3-án 20.45-től 21.10-ig áramszolgáltatási zavarok voltak, melyet a primér vezeték leégése okozott.

2. Füzesabony állomáson 3-án egy Vincze István nevű gyanúsan viselkedő egyént igazoltattak. Mivel elfogadható igazoló iratai nem voltak, átadták a rendőrségnek.

A szombathelyi igazgatóság területén:

1. Badacsonytomaj állomáson tolatás közben kisiklott egy kocsi, mely az iparvágányon a tolatási határon kívül állt. A balesetért felelős Fodor József vonatvezető, ezen beosztásából további intézkedésig leváltották.

2. Kapuvár és Csorna között a politikai és szakvonalbeli kiküldötteket szállító vágánygépkocsi a nyílt vonalon szolgálatképtelen lett.

A balesetek, ill. rendkívüli események kivizsgálására az illetékesek megtették a szükséges intézkedéseket. A szegedi, debreceni és pécsi igazgatóságok területén rendkívüli esemény nem történt.

A biztonsági szolgálat végrehajtásának ellenőrzése folyamán a következő hiányosságok nyertek megállapítást.

A szegedi igazgatóság területén:

1. Békéscsaba állomáson a vízház 4-én 18 h körül őrizetlen volt. A fűtőházba 18.20-kor a széntéren keresztül a mozdonyok közt haladva igazoltatás nélkül jutott be az ellenőr. A mozdonyfelvigyázók azzal védekeztek, hogy szolgálatátadás van, azért nincs őrség.

2. A mezőtúri Berettyó-hidat 5-én 0.15-kor az ott szolgálatot teljesítő rendőrön kívül vasúti őr nem őrizte.

3. Békésföldvár állomáson két kocsit raktak tűzveszélyes áruval. A raktár tűzoltó felszereléséhez tartozó vizeskád vízzel megtöltve nem volt. Az állomásfőnök a megteendő rendkívüli biztonsági intézkedésekről semmit sem tudott, mondván, hogy a távirati rendeletet nem kapta meg. Kiderült azonban, hogy Csányi elvtárs, politikai tiszt szóbelileg közölte vele a tennivalókat.

4. Gyoma állomáson a raktár felügyelet nélkül, nyitva volt. Az ellenőr elvitte az asztalon hagyott bélyegzőt.

5. Mezőtúr állomáson a raktárban 4-5 percig tartózkodott az ellenőr anélkül, hogy észrevették vagy igazoltatták volna.

6. Pusztatenyő állomásfőnöke jelenléti felügyeleti szolgálatot nem tartott, és azzal helyettest sem bízott meg. Az állomásfőnök irodája és szekrénye nyitva volt.

7. Fülöpszállás állomáson a raktárban nyoma sem volt az elrendelt óvó intézkedéseknek. Víz sem a raktárban, sem a kívül elhelyezett víztároló kádakban nem volt. Ez annál is súlyosabb mulasztás, mert a raktárban nagyobb mennyiségű áru volt elhelyezve.

8. Szabadszállás, Kecel és Soltvadkert állomásokon sem voltak meg a szükséges óvintézkedések. A raktárépületeket csak időnként járták körül, holott a rendelet szerint állandó őrizet alatt kellett volna tartani.

9. Battonyán az országút mellett lévő őrbódéban nem volt őrség. Az ellenőrző politikai osztályvezető intézkedett, hogy a pályamester őrt állítson ki az őrszolgálat ellátására.

10. Gyulán a szivattyúház nyitott ajtóval, teljesen őrizetlenül állt. Az útátjárónál a váltókezelő bódéban az őr aludt.

11. Mezőtúr állomáson a málházóhelyiség, mely az utcáról könnyen megközelíthető, nyitva volt. A nyitott asztalfiókból az ellenőr egy bélyegzőt elvitt anélkül, hogy észrevették volna. A váltótoronyban 3.35-kor a váltóőr aludt, és csak az ellenőr erélyes zörgetésére ébredt fel. Az osztálymérnökségnél, a műhely területén az anyagraktárak között egy mellékhelyiségben a két kijelölt őr – együttesen – nyugodtan aludt.

A nagy tömegű és kirívó mulasztások azt mutatják, hogy a szegedi igazgatóság vezetésében döntő hibák vannak! A munkafegyelem nagyfokú lazasága, a kiadott rendelkezések semmibe vevése a külszolgálati közegek részéről, és az ellenőrzés elmulasztása, illetve lazasága a vezetés részéről feltételezi, hogy itt huzamosabb idő óta kialakult hanyag vagy tudatosan kártevő, züllesztő rendszer alkalmazásáról van szó. Az igazgatóság vezetője, amikor a felelősség kérdését vele szemben felvetették, beismerte mulasztásait.

A tömegesen tapasztalt nagyfokú mulasztások szabad teret engedtek a legsúlyosabb szabotázscselekmények elkövetésére. Csak az ellenségen múlott, hogy ezeket a lehetőségeket nem használta ki a kártevésre. A vétkes közegek szigorú megbüntetése indokolt volna, Gyöngyösi igazgatónak[2] is súlyosabb pénzbüntetést kiszabni (500 Ft) és azonfelül működését külön vizsgálat tárgyává tenni.

A debreceni igazgatóság területén:

1. Császárszállás és Nyíregyháza között a vonalőrök 2 órával a megszabott idő után lettek beállítva.

2. Debrecen állomáson a hídőrség tagjai: Gál Sándor vezénylőtiszt és Mészáros András segédvezénylő elvtársak elhagyták és nem tartották felügyelet alatt a rájuk bízott hidat.

A budapesti igazgatóság területén:

1. Nyugati állomáson 4-én Péteri János elvtárs ittas állapotban jelentkezett őri szolgálatra. (Pártfegyelmit indítanak ellene.)

2. A hídműhelyben az 5-ére hajló éjjelen az ÁVH alva találta az őrt.

3. Rákosrendezőn az 5-ére hajló éjjelen az ÁVH alva találta az őrt.

A miskolci igazgatóság területén biztonsági szolgálatot rendben ellátták. Minden fontosabb műtárgyat őriztek éberen, sőt pl. Kisterenyén túlzásba menően igazoltattak. A pécsi és szombathelyi igazgatóság területén biztonsági szolgálat végrehajtásával kapcsolatban mulasztásokat nem tapasztaltak.

A debreceni igazgatóság politikai osztály egyes politikai tisztjeinek, illetve egyes munkatársainak magatartása.

1. Kardos Zoltán debreceni politikai tiszt április 4-én este lakására távozott anélkül, hogy a szükséges ellenőrzést megtartotta volna.

2. Boros Imre és Pallagi Gábor munkatársak Püspökladányból az esti ellenőrzés elvégzése után hazatérve szeszes italt fogyasztottak. Debrecenbe érve az osztályvezető elvtárs utasította Boros elvtársat, hogy térjen vissza Püspökladányba éjfél utáni ellenőrzést tartani. Pallagi elvtársnak azt az utasítást adta, hogy térjen

2 Gyöngyösi József műszaki tanácsos a MÁV Szegedi Vasút-igazgatóságának vezetője 1949. március 15–1950. augusztus 31-e között.

haza lakására. Pallagi elvtárs az utasítás ellenére Hajdúhadház felé akart kiutazni az ÁVH-val. Az osztályvezető elvtárs innen visszarendelte.

3. Boros elvtárs visszatérve Püspökladányba újabb nagy mennyiségű bort fogyasztott, és olyan állapotba került, hogy az ellenőrzést nem tudta megtartani.

Nevezett elvtársak minősíthetetlen magatartása azt mutatja, hogy a debreceni politikai osztályon a párt- s munkafegyelem tekintetében komoly hiányosságok vannak.

(Bányász)

Az április negyediki biztonsági szolgálattal kapcsolatban szerzett tapasztalatok kiértékelése, 1950. április 14. PIL Vasutasok Szakszervezete 1950/372. dosszié. Három gépelt oldal, eredeti példány.

7

„EGY SZEG SEM MARADHAT KI" – A SZEKÉRFUVAROZÓK ÁLLAMOSÍTÁSA

1950. május

A Magyar Dolgozók Pártja Politikai Bizottsága 1949. október 20-i ülésén döntött a magántulajdonban lévő ipari és közlekedési vállalatok államosításáról. Az államosítás minden olyan vállalatra kiterjedt, melyekre a hatóságok szemet vetettek. A törvényi előírásokban szerepelt ugyan, hogy a tíz alkalmazottnál többel működő vállalkozásokat kell államosítani, de a PB megengedte, hogy az alkalmazotti létszámtól függetlenül is államosíthassanak. A kisiparosok és kiskereskedők nyugtalanságát azzal kell leszerelni – határozott a PB –, hogy a volt tulajdonosokat kérelmükre, szaktudásuknak megfelelően foglalkoztatni lehet. Sőt egyszeri 15 ezer forintos államosításért járó előleg kifizetését is engedélyezték. Ez utóbbira azonban nem találtam példát az iratokban.

1950 nyarán napirendre került az állami szekérfuvarozó vállalatok országos szervezetének létrehozása. Ezt a fuvarosok államosításával kívánták megoldani. A feladatot Vas Henrikné irányításával a KPM oldotta meg. Vasné bekérette a vidéki vállalatoktól, hogy az elmúlt években mely magánfuvarosokkal, mekkora fuvarösszeg mellett dolgoztattak. Az ily módon listára kerülő fuvarosokat automatikusan államosították. 1950. május 22-re 65 megbízható kádert berendeltek a minisztériumba, akik ott értesültek arról, másnap milyen munkával bízza meg őket a kormányzat. Minden meghívott kapott egy borítékot, melyben pontos tájékoztatást adtak a feladatáról. 1950. május 23-án a KPM egyszerre rendelte el a kijelölt magánfuvarosok államosítását. Összesen 66 fuvarozótól államosítottak 421 lovat és 364 kocsit. (Az iratokban hemzsegő nyelvi hibákra külön-külön nem hívjuk fel a figyelmet.)

A) Értekezleti összefoglaló 1950. május 22.

Ötéves tervünk, a szocializmus maradéktalan építése szükségessé teszi, hogy a közlekedés kisebb szektorában is bevezessük, és az ott lévő vagyonok a jobb kihasználás céljából a dolgozó nép kezébe kerüljenek. A 10 dolgozóval bíró vállalatok decemberben lefolyt államosításából,[1] amely az 1949. 20. sz. törvényerejű rendelet alapján történt, a szállítmányozási és fuvarozási vállalatok szabálytalanul kimaradtak. A vállalatok tulajdonosai, akik tisztában voltak azzal, hogy ők a közlekedési tárca hatáskörébe tartoznak, mégis elmulasztották bejelentési kötelezettségüknek eleget tenni, amiért is a törvény szigorú eljárást helyez kilátásba. Mi ettől a büntető szankciótól eltekintünk, ha

1 1949 decemberében a KPM-ben összehívták a megbízható munkáskádereket és tájékoztatták őket feladatukról, 220 közlekedési vállalat (közöttük 120 autójavító üzem) államosításának lebonyolításáról.

a) a vállalatvezető nem gördít akadályt, hanem elősegíti az államosítás végrehajtását, tehát

b) nem titkolja a birtokában vagy birtokán kívül lévő vagyonrészek tulajdonjogát;

c) segíti az elvtársaknak a pontos vagyonleltár felvételét;

d) kiadja a lakásban lévő mindazon tárgyakat, melyek az üzemhez tartoznak (pl. írógép, irodabútor, ha igásállattal rendelkezik, mezőgazdasági gépek, értékpapírjait, telekkönyvi kivonatait);

e) ha igyekszik elősegíteni, hogy a termelésben már az első nap se álljon be visszaesés, tehát kiszolgál[tat]ja, hogy kikkel áll szerződéses viszonyban, mely cégeknek dolgozik, milyen feltételek mellett;

f) ha odaadja a nála lévő, az üzemviteléhez szükséges készpénzt, úgynevezett forgótőkét.

Tehát az elvtársaknak, miután kimennek a vállalathoz, és odaadják a tulajdonosoknak az államosításról szóló kiértesítő levelet, és bemutatják a saját megbízólevelüket, ezekre a fenti szempontokra helyesen felhívják a figyelmét, anélkül, hogy fellépésük erőszakos lenne.

Az elvtársaknak végig olyan magatartást kell tanúsítani, hogy az ne legyen olyan, ami politikailag az ellenkező hatást váltaná ki.

Az elvtársaknak a megérkezés után, lehetőleg a hajnali órákban, mielőtt még a lovak munkába mennének, kell kimenniük a vállalathoz, hogy a dolgozókkal beszélve, majd a kimenő szerszámok és eszközök leltárba vétele után ne legyen semminemű fennakadás már az első nap sem a termelésben.

Vigyázzanak arra, hogy amikor átveszik az épületet, akkor a kulcsokat is átvegyék. Így először íróasztalok, páncélszekrény kulcsát vegyék el az elvtársak.

A leltározást a legpontosabban kell elkészíteni, abból még egy szeg sem maradhat ki. Ha a tulajdonos az ott lévő vagyontárgyak vagy esetleg pénzre is úgy nyilatkozna, hogy az nem az ő tulajdonát képezi, ne vegyék tudomásul, hanem vegyék leltárba, és majd azok tényleges hovatartozásáról a minisztérium illetékes szerve dönteni fog.

Az elvtársak általában fejezzék ki a vállalat volt tulajdonosával és a dolgozókkal szemben, hogy kormányunk (pártunk) a múlt év 20-as rendelet végrehajtásához ragaszkodik, de eljár mindennemű túlkapóval, félremagyarázóval szemben.

Vigyázzanak azonban, hogy az elvtársak semmi olyan vagyontárgyat ne akarjanak erőszakosan leltárba venni, ami a lakás szükségleteihez tartozik, bútor, szőnyeg stb. Tehát a lakás megtekintésekor nehogy túlkapások legyenek.[2]

Az elvtársaknak tudni kell, hogy az államosítás alapját nem a vagyoni hogylét szabja meg, hanem az, hogy a tulajdonos az elmúlt év IX. havától akár csak egy esetben is tíz alkalmazottal dolgozott.

Továbbá tudni kell az elvtársaknak általában az alábbiakat, amit fenti rendelet is kimond.

2 A leltárba vett személyes ingóságok (bútordarabok, kályha, befőttes üvegek, liszt, cilinder, párna stb.) többségét a KPM később visszaadta az eredeti tulajdonosoknak. Csak azokat tartották meg, amelyeket az új szekérfuvarozó kirendeltség használni tudott (pl. íróasztal, kerékpár, írógép).

Egyéni cég esetében az állam a vállalat tulajdonában álló, valamint a vállalat céljaira rendelt vagyontárgyak (ingatlanok, gépek, berendezés, anyag- és árukészlet, közlekedési eszközök, a vállalat céljaira szolgáló készpénz és értékpapírok) tulajdonjogát szerzi meg. A vállalattal kapcsolatos jogok és jogosítványok és egyéb engedélyek (követelések, szabadalmak és egyéb ipari tulajdon, bérleti jog stb.), valamint kötelezettségek – ez utóbbiak is az államra szállnak.

A jelen törvényerejű rendelet hatálya alá tartozó egyéni vállalatok tulajdonosa a vállalattól, valamint a vállalat céljaira rendelt ezekről a vagyontárgyakról, melyek a vállalat telephelyén kívül vannak, köteles a törvényerejű rendelet hatályba lépésétől (tehát a mostani államosítástól) számított harminc nap alatt a Pénzintézeti Központhoz, ha külföldön tartózkodik, akkor kilencven nap alatt a legközelebb eső magyar külképviseleti hatóságnak bejelentést tenni.

Az a tulajdonos, aki bejelentési kötelezettségének nem tesz eleget, az kártalanításra igényt nem tarthat.

A vállalat a tulajdonosnak a nem vállalati tartozásaiért nem felel. Mindazok az ingóságok, ideértve a jogosítványokat és engedélyeket, a jelen törvényerejű rendelet hatálya alapján állami tulajdonba vett vállalat célját szolgálja, ideértve a közlekedési eszközöket is, a vállalattal együtt állami tulajdonba kerülnek, tekintet nélkül arra, hogy a vállalat volt tulajdonosának vagy harmadik személynek tulajdonában állnak. Ugyancsak állami tulajdonba kerül, tekintet nélkül arra, hogy a vállalat volt tulajdonosának vagy egy harmadik személynek tulajdonában áll az az ingatlan, melynek kizárólag vagy túlnyomó részben a jelen rendelet alapján állami tulajdonában vett vállalat céljait szolgálja. Ha a vállalat célját szolgáló ingatlanrész az ingatlan egyéb részeitől természetben elválasztható, a miniszter el fogja rendelni az ingatlan elválasztását.

Mindazon szabadalmak, melyek 1949. szeptember 1. előtt bejelentve lettek, független, hogy lemenő vagy oldalági, sógor vagy egyéb rokoni tulajdonban vannak, ha az államosított üzem céljait szolgálja, állami tulajdonba kerülnek.

Az államosított vállalattal szemben minden olyan követelés, mely szeptember elsejét megelőz, érvényét vesztik. Úgyszintén minden követelés, akár a tulajdonos vagy rokon részére fennállnak, ezennel megszűnnek.

Nagyobb fokú pénzkivétel a vállalat volt tulajdonosa vagy tisztviselője által történt, kötelesek azt a vállalatnak visszatéríteni. Olyan vitás esetben, ami hatáskörüket meghaladja, ne döntsenek az elvtársak, hanem majd a minisztérium fog dönteni. Közöljék a volt tulajdonosokkal, hogy vagyonukat az állam kártalanítja, erről majd külön fognak intézkedni. Annak a tulajdonosnak, melynek egyetlen jövedelmi forrása ezen vállalatból adódott, majd előleg folyósítását engedélyez indokolt esetben. (Ennek értékhatára legfeljebb 15 000 Ft.)

Általában a volt tulajdonosok részére elhelyezkedési lehetőséget lehet biztosítanunk, ezzel érveljünk is.

Állami tulajdonba vétel nem érinti az alkalmazottak szolgálati jogviszonyát, de büntetőjogi felelősség szempontjából közalkalmazottaknak tekintendők, és azt közölni kell velük.[3]

3 „A dolgozókat egy röpgyűlés keretében felvilágosítottam a helyzetről. Megvilágosítottam előttük, hogy a mai naptól kezdve, mint a Belsped dolgozói állami alkalmazásba kerültek, és így bekapcsolódtak a szocialista gazdálkodásba, az itt lévő tárgyak a közösség tulajdonát képezik, tehát úgy gondozzák és vigyázzanak rájuk. [...] Megállapítottam a beszéd alkalmával, hogy a dolgozókban nem nagy érdeklődés mutatkozott, közömbösek voltak, inkább meglepetés látszott rajtuk. [...] A dolgozók úgy nyilatkoztak, hogy volt főnökükkel meg voltak elégedve, a legjobb megértésben voltak vele." Demeter Mihály jelentése Pálfi János fuvaros államosításáról, 1950. május 23. MOL XIX–H–1–a 121. doboz.

Ahol állami ellenőr vagy vállalatvezető lett kirendelve, ott is végrehajtandó az államosítás.

A rendelet kijátszóit a büntetőtörvények szerint büntetik, erről beszélni is kell.

Az elvtársak a leltár felvétele után elmennek a helyi bankokhoz, ahol átadják a takarékpénztár levelét, és megmutatják a megbízólevelüket. Ezután felkeresik a helyi pártszervezetet, és ott a titkárral vagy helyettesével közlik az államosítás tényét. Ott, ahol a Belspednek nincs önálló kirendeltsége, kérik a párttól a helyi vállalatvezető kirendelését, illetve megnevezését, annak a személynek a nevét, akinek az elvtársak a vagyontárgyakat és az egész üzletvitelt átadhatják. Ott, ahol a Belspednek esetleg megbízható megbízottja van, annak kezébe lehet letenni (ha párttag a megbízott). E kérdésben feltétlen a párt utasításai szerint járjanak el.

A párttal való megbeszélés után, ott ahol Belsped-kirendeltség van, az elvtársak a kirendeltség vezetőjének átadják a felvett leltár szerinti vagyontárgyakat, és ezzel egy időben a minisztérium leiratát, mely szerint az államosított vállalat beolvad a Belsped kirendeltségébe.

A borítékban lévő összegeket szükséges kifizetésekre adják csak ki, visszajövet ezzel le kell számolni. Úgy végezzék az elvtársak ezt a munkát, hogy rajtuk függ pártunk, minisztériumunk szeme, és ezen felül az elvtársak munkáját természetesen ellenőrizni fogjuk.

Az elvtársaknak az államosítás után azonnal jelentést kell telefonon 423–980-as számra adni, ahol állandó ügyelet van este 10-ig, és még aznap írásbeli jelentést tenni, erre a kirendeltségvezetőket is figyelmeztessék.

A szekérfuvarosok államosításának lebonyolításának módjáról Vas Henrikné által készített értekezleti összefoglaló, 1950. május 22. MOL XIX–H–1–a 121. doboz. Fogalmazvány, 5 gépelt oldal, dátum és aláírás nélkül.

B) A jelentések alapján készített összefoglaló [Dátum nélkül]

A Népgazdasági Tanács titkárságától Mándi elvtárssal való megbeszélés keretében a szekérfuvarozás területén a tíz munkavállalóval rendelkezőket az 1949. 20. számú törvényerejű rendelet alapján folyó hó 23-án államosítottuk. Ennek előkészítő munkájáról a Népgazdasági Tanácsnál Mándi elvtársat tájékoztattuk. Folyó hó 22-én du. tartottuk meg a kirendelt vállalatvezetők részére a tájékoztató értekezletet, amelynek jegyzőkönyvét jelentésünkhöz mellékeljük. Az értekezleten részt vevő elvtársak megbízásuk fontosságának tudatában helyesen vetettek fel újabb kérdéseket és szempontokat, amelyekre a megfelelő válaszokat megadtuk.

Ezen az értekezleten Földvári László közlekedési csoportfőnök elvtárs is részt vett, és észrevételeit az értekezleten meg is tette. Másnap hajnalban az összes vállalatot, melyeket államosítottunk, a kiküldött vállalatvezető elvtársak a rendelet értelmében állami kezelésbe vették. Munkájukról reggel 4 órától késő estig jelentéseket adtak, a gyakorlat adta nehezebb kérdéseket felvetették, és azokra választ adtunk. A jelentéseik alapján megállapítottuk, hogy a munka előkészítése nagyobb fogyatékosságot nem eredményezett, és semmifajta fecsegést, dekonspirációt nem tapasztaltunk.[4] Ezt bizonyítja legjobban, hogy mindenütt az íróasztalokban és írószekrényekben, páncélszekrényekben különböző értékek (arany, dollár, forint, értékpapírok, betétkönyvek) mind ott voltak. Az államosítás lebonyolítása általában zökkenőmentesen ment, a volt tulajdonosok ugyan meglepetésükben is általában azt állították, hogy erre már vártak, és igyekeztek az államosítás lebonyolítását zökkenőmentessé tenni. Ezt mint maguk is hangoztatták, azért tették, hogy bebizonyítsák népi demokráciához való jó viszonyukat és kifejezték készségüket, hogy szaktudásukkal szeretnének „építői" lenni a szocializmusnak. Egyedül Pécsett Schreer Ferenc cégnél kellett rendőri karhatalmat igénybe venni, de röviddel azután ők is készségesen álltak a leltározó vállalatvezető elvtárs rendelkezésére. Budapesten Hajdú József tartóztatta fel az államosító vállalatvezetőt, de ő is később a rendelkezésünkre állt. Vidéken tudomásunk szerint, ahogy azt a vállalatvezetőktől és az ellenőrzésen ott járó elvtársak beszélték, a helyi pártszervek örömmel üdvözölték ezen utasításunkat és készségesen álltak a kiküldött elvtársak rendelkezésére. Ez alól kivétel Békés megyében az orosházai és szarvasi pártszervezet, akik nem járultak hozzá az államosításhoz. Telefoni hívásuk alapján ellenőrt küldtünk ki, aki megállapította, habár nem szegényparasztok az illetők, tekintve, hogy alkalmazottat is foglalkoztatnak, de anyagi helyzetüknél fogva politikailag sem lenne helyes az illetők államosítása, Mándi elvtárssal egyetértően ezeket az államosítás alól táviratilag fel is mentettük.[5] [...]

Meg kell jegyeznem, hogy a kocsik nem mind jó állapotban lévők, mert ezek között sok tartalék kocsi, parasztszekér, de [...] részben természetesen használható állapotban lévő kocsik vannak. A kocsik arányszáma annál is kedvezőbb, mert így sok egylovasat is és tartalék kocsikat is lehet beállítani. Ezenkívül 44 kordélyt is államosítottunk, mert ezek részben a szekérfuvarozók tulajdonát képezték, és egy részük pedig az államosításra kerülő vállalat területén volt, és tulajdonjoguk pontos megállapítást még nem nyert.

4 Az államosítást végrehajtó kádereket Földvári László felszólítja, ne legyenek se balra, se jobbra hajlók, „amint kilépnek a kapun, felejtsék el azt, amit hallottak, még egymással se beszéljenek erről az ügyről. Az elvtársak ne bagatellizálják el a kérdés lényegét."

5 Vági József orosházi párttitkár felháborodottan fogadta a hírt a három helybéli paraszt lovainak és szekereinek államosításáról és kijelentette: az egyik napról a másikra élő szegényparasztok fuvareszközeinek államosítása ellenkezik az MDP parasztpolitikájával. Azonnal telefonált Vas Henriknének, a Nagybudapesti Pártszervezetnek, a megyei pártbizottságnak. Vasné felvilágosította, hogy a pártközpont adta az utasítást, és a párttagsága neki fontosabb, mintsem hogy az intézkedést visszavonja. Ezzel a válasszal azonban Vági nem elégedett meg, hanem levelet írt a területi pártszerveknek, a KPM-nek, sőt az MDP központi szervezési osztályához is. „Véleményem szerint az egész államosítási ügyet a minisztérium illetékesei gépiesen, íróasztal mellől végezték, s nem tartották fontosnak, hogy mielőtt a végrehajtást megkezdenék, környezettanulmányt végezzenek." (Vági József, az MDP orosházi titkára levele Vas Henriknének. MOL XIX–H–1–a 121. doboz.) A levélnek a gépies munkáról szóló mondatához az indignálódott Vasné odaírta megjegyzését: „Azt hiszem, akkor minden államosítás gépies!"

Jelenthetjük, hogy a vállalatvezetők részéről komoly és káros túlkapások nem történtek. Mindenütt a rendeletben előírt gondossággal és szabályosan jártak el, amikor is az ott található, de esetleg idegen személy tulajdonát képező tárgyakat (kordély, kocsi, ló) leltárba vették. Ezeknek az elbírálására jövő héten kerül sor, de megemlítjük, hogy ezek elbírálása nehéz, mert a fuvarosok igyekeztek formailag lovaikat kocsisuknak vagy egyéb ismerősüknek átadni, számítva az esetleges államosításra, hogy így az alól kibújhassanak. A reklamációk általában úgy szólnak, pl. „Pont az éjszakára kötöttem be a lovamat", vagy „Csak használatra adtam oda a lovamat" stb. kifogások. De természetesen ezeket is el akarjuk bírálni, hogy ezen intézkedésünkre egész rövidesen pontot tehessünk. Számos rendellenességet tapasztaltunk az államosítás folyamán. Így többek között bejelentetlen arany, dollár rejtegetését, előző államosításról kicsempészett árut, és ezek is mind azt mutatják, hogy a vállalatvezetők kellő éberséggel jártak el mindamellett, hogy a volt tulajdonosokkal udvariasan jártak el. (Egy eset, ahol panasz merült fel, hogy nem udvarias a kiküldött vállalatvezető elvtárs.)

Általános tapasztalat volt, hogy a szekérfuvarozók nem vezetnek pénztárkönyvet, tekintve, hogy adóközösségben vannak a KIOSZ-on belül, és ebből a szempontból is fontosnak tartjuk, hogy a magánszektorra nézve meglévő előnyösebb adózás megszűnjön a pénzügyminiszter által. A leltárok kimutatják, hogy a legtöbb helyen a tulajdonosok megfelelő takarmánnyal látták el lóállományukat, úgyhogy a Belsped számára így takarmánynehézség átmenetileg nem mutatkozik. Az államosított vállalatok legtöbbjénél készpénz egész kis tétel volt, összesen közel 90 000 Ft-ot tesz ki, a követelések, amiket a volt tulajdonos bemondott, ezt az összeget meghaladják. Vállalatvezetőink eljártak a bankszervek és nemzeti vállalatoknál, hogy az illetők esetleges követeléseit már a nemzeti vállalatnak számlái ellenében fizessék ki. Az egyik vállalatnál találtunk komoly mennyiséggel bíró jégvermet, amit az illető mind ez ideig feketén árusított a város részére, ennek kezelését azonnal átadták a polgármesternek [...]. Gyulán az egyik vállalatnál fatelep is állami tulajdonba került, tekintve, hogy ezen fatelep és az egész adminisztráció elválaszthatatlan a feleség nevén lévő fuvarozási vállalattól. Úgyszintén Debrecenben hasonlóan egy pékség is a leltár közé került, és javasoljuk ennek községesítését.

Ezek voltak a kirívóbb esetek, amikor is a rendelet ezeknek is az állami tulajdonba való átvételét írja elő. Kérdéses volt a vállalatvezetőink számára, hogy mit csináljanak nagyon nagy mennyiségű sertésállománnyal, különösen ott, ahol ez nem függött össze egy földet művelő gazdasági egységgel. Így pl. Békéscsabán egy nem nagy létszámú család esetében 21 sertés, vagy egy hasonló családnál 8 nagyobb súlyú sertés és jó néhány malac, ami feltétlen üzlet tárgyát képezi.

Sok vidéki városban az államosítás megnyugvást, Budapesten sem váltott ki rossz hatást, mert ebbe valóban a nagyobbaknak számító szekérfuvarosok estek bele. A KIOSZ illetékes szakosztálya ezen álláspontunkat és ezt a hangulatot megerősítette. Mi tudjuk azonban, hogy ezen eljárásunk alkalmas lesz arra is, hogy arra késztessük a kisebb fuvarozókat is, hogy lóállományukat a Belspednek, illetve a Szekérfuvarnak felajánlják. És éppen ezért végre meg kell találnunk

az alkalmat, hogy a Tervhivatal az igényelt összeget rendelkezésünkre bocsássa, ha nem is teljes egészében, de annak egy részét [...].

Jelentjük továbbá, hogy a vállalatvezetők még aznap érintkezésbe léptek a Belsped illetékes osztályával, amely az NT szerint a Szekérfuvarhoz kerül át, és a Belsped már aznap megkezdte a telepek átvételét, az ingóságoknak és lovaknak a nagyobb telepre való központosítását, hogy az ellenőrzés és maga a takarmányozás zökkenőmentesebben legyen megvalósítva. Azokon a vidéki helyeken, ahol az államosítás által lóállomány került a birtokunkba, a Belsped már e héten megszervezte önálló kirendeltségeit. A vidéki tapasztalatok különösen megmutatták, hogy vidéken a fuvarozás nagyon komoly üzletág, és a Szekérfuvarnak valóban nemcsak a nagyvárosokra, hanem a közép- és kisvárosokra, de sok esetben még a nagyközségekre is ki kell terjesztenie kirendeltségeit. Mutatja ezt pl. Jászberény,[6] Hódmezővásárhely, Szekszárd, Mohács stb. helyek, ahol sok esetben száz tagú fuvarosszövetkezetet is találtunk. Ha ezekben a városokban is komoly építkezések lesznek az 5 éves terv nyomán.

Jelentjük végül, hogy az arany- és dollárrejtegetők és a decemberi államosítást kijátszó esetekben a gazdasági rendőrségen megindítottuk az eljárást, és az illetők őrizetbe vétele tudomásunk szerint meg is történt.

Kedden ül össze főosztályunkon belül egy bizottság, amely a leltárokat felülvizsgálja, és a valóban abban lévő személyi szükségletű tárgyakat azonnal az elbírálás után feloldjuk a volt tulajdonos javára.

A szekérfuvarozók államosításának eseményei, 1950. MOL XIX–H–1–a 121. doboz. Fogalmazvány, 4 gépelt oldal, aláírás és dátum nélkül. Valószínűleg Vas Henrikné által a beérkezett jelentések alapján elkészített összefoglaló.

6 A jászberényi magánfuvarosok államosítása során a helyi párttitkár kifejezetten kéri a minisztérium kiküldöttjétől a helybéli szekérfuvarozó szövetkezet államosítását is, mert a város reakciós, „hadd lássák a jászberényi elpolgárosodott egyének a szocialista népgazdaság fejlődésének újabb lépését". Farkas Sándor jelentése a jászberényi államosítással összefüggő eseményekről, 1950. MOL XIX–H–1–a 121. doboz.

8

FELJELENTÉSEK

1951–1952

A vasút-politikai főosztályhoz működése alatt jelentős mennyiségű bejelentés érkezett. Az elsőként közölt levelet az aktív agitátori és feljelentői tevékenységet folytató Nagy Péterné, a MÁV szegedi fiúnevelő intézetének gondnoka írta. A második levél bemutatja, a hétköznapokban mivé fajulhatott egy odavetett megjegyzés, és mindez hogyan helyeződhetett át szélsőséges értelmezési keretekbe.

A) A MÁV szegedi fiúnevelő intézet gondnokának levele 1951. június 3.

1951. május 25-én a dátum napján Budapestről utaztam haza Szegedre, a vasúti kocsiban három vasutassal beszélgettem és népnevelő munkát végeztem, amibe beleszólt egy 4. ember, név szerint Nagy Gyula lakatos, Bpest Érd Kertváros, Római u. 3. sz. Kérdés formájában mondjam meg neki, hogy miért kell neki tojást 80 db-ot és baromfit beszolgáltatni, amikor neki csak egy hold szőlője van Érden és egy háza. Kezdtem felvilágosítani, hogy miért volt, aki a rendeletet hozta, hülyék csinálják a rendeleteket, a kávéházak tele vannak kampós orrú zsidókkal, ő nem jár sem moziba, sem színházba, nem kíváncsi a kolhozfilmekre és a termelést, a haladást mutató filmekre.

Demokráciaellenes magatartását látva egy vasúti kocsiban igyekeztem meggyőzni, mert láttam, hogy munkás ember, de ő kitartott kijelentése mellett, sőt a három vasutas közül egyet annyira befolyásolt, hogy most már ketten támadtak, míg egy csöndes hallgató elvtárs a segítségemre jött.

A vége az lett, hogy amikor Szegedre megérkeztünk, átadtuk az Államvédelmi Határőrség járőrének, akik igazolták, és velünk együtt bekísérték az ÁVH-laktanyába, ott jegyzőkönyvet vettek fel történtekről, és a jegyzőkönyvben elismerte bűnösségét. Jegyzőkönyvezéskor kiderült, hogy a Szegeden megtartandó tornászbajnokságra jött, a Rákosi Művek vas- és fémesztergályos üzem tornaedzője, azzal dicsekedett, hogy Muszka Imre mellett dolgozik, ezzel akarta jellemezni Muszka Imrét. Elképzelhető, hogy milyen szociális nevelést adhat annak a tömegnek, akit a demokrácia rábízott. Állítása szerint 1946-ig MKP-tag volt, és 1946-ban belépett a szociáldemokrata pártba, de egyes üléskor kizárták.

Kérem a párt vezetőségét, hogy kísérjék figyelemmel ezt a dolgozót, mert ha egy vasúti kocsiban így mer nyilatkozni, akkor a munkahelyen sem lehet más.

Szabadság!

Nagy Péterné, a MÁV szegedi fiúnevelő intézete gondnokának levele a vasút-politikai főosztályhoz, 1951. június 3. MOL M–KS 278. f. 61. ő. e. 1952: Egy gépelt oldal, másolat, aláírás nélkül. Betűhív szövegközlés.

B) Bagdács János párttitkár jelentése 1952. október 11.

Jelentem, hogy f. hó 9-én kerékpárral a külső Jászberényi úton Rákos állomás mellett haladva láttam, hogy épül egy szép új épület, és nem tudtam, miféle építkezés. Lassan haladva két éppen arra jövő egyenruhás vasutast megkérdeztem, „milyen épület lesz ez ami itten épül?" Az egyik vasutas a közeli Közértből jövő-menő vásárlók előtt odakiáltotta: „Börtön!" És haladtak tovább. Nem találtam helyénvalónak a választ, tekintettel arra, hogy 5 éves tervünkben a vasút területén mi nem börtönöket építünk. Kerékpárommal utánuk mentem és tekintve, hogy civil ruhában voltam utolérve őket igazoltam magam, és ki kívántam oktatni őket arra, hogy mennyire helytelen ha egy vasutas így beszél, különös tekintettel a nyilvánosságra. Az egyik vasutas, aki a választ adta szemembe letagadta, hogy ő nem azt mondotta. A másik pedig egyre nógatta őt, hogy „ne tárgyalj már, hanem gyere, menjünk". Figyelmeztettem őket, hogy tekintettel arra, hogy én igazoltam magam, elvárom, hogy velem szemben így ne viselkedjenek, mert ez a legnagyobb fokú fegyelmezetlenség. És kértem, hogy igazolják magukat, hogy meg tudjam állapítani személyazonosságukat és honállomásukat. Erre ők nem voltak hajlandók. Végül is komolyabb fellépésem eredményeképpen az egyik közülük elővette arcképes igazolványát de csak távolról volt hajlandó megmutatni, mondván „ezt én a kezemből ki nem adom". A másik vasutas még ezt sem volt hajlandó megtenni. Sőt egyre biztatta a másikat, „gyere Misi menjünk". Mindkettőnél a szokott vasutas bőrtáska volt és mikor vita közben rámutattam arra, hogy a részemről felmutatott igazolvány az Igazgatóság által kiadott egyenruha és fegyelmezettséget ellenőrző igazolvány tulajdonában jogom van táskájukat is átvizsgálni, egyben mondottam azt is, hogy mindkettőjük egyenruhája szabálytalanul van rajtuk, mert egyiknek rövid bunda volt végig kigombolva, míg a másiknak aki egyáltalán nem volt magát hajlandó igazolni, zubbonya felső gombja és a gallérja nem volt összecsatolva. Mindezt oktatólag igyekeztem elmagyarázni, de mivel részükről semmilyen hajlandóság nem volt arra, hogy ezt megszívleljék, felszólítottam őket, hogy menjünk be a főnöki irodába, ahol majd kilétüket az állomásfőnök fogja megállapítani, mivel nekem nem hajlandók magukat igazolni. Rákos állomásra menet megálltak a villamos-torony felé mentek, majd félúton visszajöttek és bár velük voltam és figyelmeztettem őket a fegyelmezetlen magatartás következményeire, mégsem voltak hajlandók a főnöki irodába bejönni, bár erre az egyikben meg volt a hajlandóság. Egy talpfa mögé állt azonban az egyikük és megint szólt a másik után, aki már velem tovább jött a főnöki iroda felé „gyere Misi, ne menj sehová". Így az is meggondolta magát és mondván: „én sem megyek sehova", visszament ő is a talpfa rakáshoz így egyedül kerestem fel az ottani állomásfőnöki irodát s kértem az állomásfőnököt azonnal jöjjön, hogy megállapítsuk a vasutasok személyét. Egy perc múlva a talpfa rakásnál voltunk, de miután ott már senkit sem találtunk, körülmentünk az állomás nagy részén, de nem találtuk meg őket. A főnök elvtársnak elmondottam az eseményeket és ahogy én messziről az igazolványát láttam az egyik dolgozónak és a főnök elvtárssal való beszélgetés alapján egyik dolgozót Demcsák Mihálynak állapítottuk meg, ki sarus Rákos állomáson. A másik dolgozó ki egyáltalán semmifé-

le fegyelmezettséget nem mutatott, sőt Demcsákot is fegyelmezetlenségre bírta rá, nem tudtuk megállapítani személyazonosságát, de miután Demcsákkal a megszólítás olyanformában történt, hogy „gyere Misi" nyilvánvaló, hogy Demcsák legközelebbi ismerősei, munkatársai közé tartozik. Tekintettel arra, hogy hosszabb idő óta nem foglalkozom a vasutas dolgozók nevelésével és ezt igyekeztem mindig személyes agitáción keresztül elérni, legtöbbször eredményesen, akár a forgalmi, akár pályafenntartási, vagy egyéb dolgozókról volt szó, igazoltatások után mindig eltekintettem a feljelentéstől, mert láttam, hogy az illető komoly formában fog javítani a magatartásán. Jelen esetben azonban az elmondottak alapján feltétlenül szükségesnek tartom a két vasutas dolgozóval szemben a jelentést megtenni, mert ha minden megrovás nélkül ilyen fegyelmezetlen magatartást lehet a vasútnál tanúsítani, akkor a jövőben a még amúgy is laza fegyelem csak még tovább fog lazulni.

Az esemény után a rákosi villamos-toronyban mentem érdeklődni a két vasutas dolgozó iránt, mert azok kinéztek az ajtón hangos szóváltásra, amelynek nem én voltam a kezdeményezője. A villamos-toronyban 5 vasutas dolgozó volt együtt, közülük az egyik fekete kávét ivott üvegből, zsíros kenyérrel. A fegyelemmel kapcsolatban különböző véleményeket nyilvánítottak és közben megszólalt a feketekávét fogyasztó vasutas is, és azt mondotta: „Azt mondja meg nekem miért vitték el az én feleségem már több mint két hete államvédelmi autóval hazulról, mikor én szolgálatban voltam és azóta sem tudom, hol van, mi történt vele. Mindenfele érdeklődtem és sehol nem adtak választ. Három kis gyermekem vár otthon anya nélkül." Válaszomban igyekeztem a többi dolgozó előtt megmagyarázni, hogy milyen okok foroghatnak fenn és igyekeztem ezt példákkal is bizonyítani. De erre ő mindre azt mondotta, hogy ez nem állhat fenn, mert ő ennyire ismeri a feleségét. Amennyire tőlem tellett megnyugtattam, hogy ha a felesége nem bűnös, semmi bántódása nem történhet.

Elhagyva Rákos állomást gondolkodtam az eseményeken és összefüggést látok a két esemény között. Úgy gondolom, hogy az utóbb említett esemény miatt kaptam én azt a választ Demcsák Mihálytól, hogy éppen a villamos-torony mögött épülő épületre azt mondotta, hogy börtön lesz. Tekintettel arra, hogy nekem nem áll módomban alaposabb vizsgálatot lefolytatni, kérem a fentebb leírtakat tanulmányozni és a szükséges intézkedéseket megtenni.

Szabadság!

Bagdács János párttitkár

Bagdács János párttitkár jelentése a vasút-politikai főosztály részére, 1952. október 11. MOL. M–KS 278. f. 61. ő. e. 1952. Két gépelt oldal, eredeti példány, aláírva. Betűhív szövegközlés.

9

VÉLEMÉNYKÜLÖNBSÉGEK A MÁV HELYZETÉRŐL BEBRITS LAJOS ÉS A SZOVJET TANÁCSADÓ KÖZÖTT

1952. május 17–26.

Az alábbi dokumentumok jól mutatják, mit jelentett a magyar vasutak szovjetizálása: egy fejlett és összetett vasúti struktúra leépítését egy egyszerűbb működési rendszerre. Érdemes megfigyelni Bebrits Lajos és a szovjet tanácsadó mondandójában a hangsúlyeltolódást: míg az előbbi a marhavagonokból álló munkásvonatokról beszél, az utóbbi a tankok szállítására alkalmas pőrekocsikat hiányolja. A miniszter szerint a vasút működőképességének biztosítása már nem munkaszervezési kérdés, a szovjet tanácsadó szerint viszont igen. Bebrits az első mosás után formájukat vesztő egyenruhákról beszél, Tkacsenko vándorzászló alapításáról. A miniszter a többletteljesítmény után járó bér megszerzése körüli kanosszajárásáról, a tanácsadó a kormány tekintélyéről. Gerő Ernő Bebrits Lajossal folytatott beszélgetéséről készített feljegyzés egyetlen, közvetlen hatása, hogy Gerő meghallgatta a közlekedési tárcánál működő szovjet tanácsadó véleményét is. Feltűnő, hogy Gerő a feljegyzését nem küldte el Bebritsnek, s nincs nyoma annak, hogy bármilyen más módon tájékoztatta volna erről a megbeszélésről. Ennek a megbeszélésnek előzménye tehát kizárólag a Bebritscsel lezajlott beszélgetése volt.

Tkacsenko szovjet mérnök 1953-ig tartózkodott Magyarországon, majd Sz. M. Barabás érkezett tanácsadóként a MÁV-hoz. Munkájukról vö. „A gazdasági minisztériumok területén dolgozó szovjet tanácsadók munkájának hasznosításáról szóló 1953. május 7-i központi vezetőségi határozat végrehajtásának ellenőrzéséről szóló jelentés". (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 222. ő. e.)

A) Gerő Ernő feljegyzése Bebrits Lajossal folytatott megbeszéléséről 1952. május 17.

Vas Zoltán, Friss István, Csergő János elvtársaknak!

A napokban elég részletesen beszéltem Bebrits elvtárssal a vasút kérdéseiről. Bebrits elvtárs keservesen panaszkodott, hogy a vasút fejlesztését rendszeresen háttérbe szorítjuk, hogy a vasút számára engedélyezett csekély beruházásokat az OT rendszeresen, a MÁV és a közlekedésügyi miniszter megkérdezése nélkül törli, vagy pedig az általa megrendelt anyagot, felszerelést stb. egyszerűen másnak adja át. Bebrits elvtárs konkrét eseteket sorol fel, s hozzátette, hogy mindezt nem panaszképpen mondja, hanem azért, mert a vasút az előtte álló megnövekedett feladatokat eddig döntően szervezeti intézkedésekkel oldotta, meg, de ez így tovább nem mehet. A szervezeti intézkedések mellett komoly felújításra és új beruházásokra van szükség, amit csak kis részben engedélyeztünk eddig, de az engedélyezett nagy részét sem kapta meg a vasút.

Konkrétan a következő főbb kérdésekről van szó:

1. Sínanyag. A MÁV helyzete tarthatatlan. Sínállománya elöregedett. Az új üzemekhez szükséges sín- és kapcsolóanyagot nem kapja meg. Semmiféle tartalékkal nem rendelkezik. A forgalomnövekedés megkövetelte állomásbővítéseket nem tudja elvégezni.

2. Gördülőanyag. Gyakorlatilag a MÁV hosszú évek óta nem kap új gördülőanyagot, mégpedig sem mozdonyokat, sem személykocsikat, és csak kis mennyiségben kapott új teherkocsikat (lengyel import). A MÁV számára megrendelt és engedélyezett, a tervben jóváhagyott gördülőanyagot vagy ennek legnagyobb részét rendszeresen külföldre adjuk el, amikor megszorulunk a külkereskedelemben. Így eladtuk a múlt évben a MÁV CAK-kocsijait [négytengelyes, középátjárós, harmadosztályú kocsi] és ugyanez a veszély fenyegeti a MÁV-ot ebben az esztendőben. Ugyanekkor, amikor igen jelentős vasútijármű-gyártásunk van (nagy és kisebb mozdonyok, villamos mozdonyok, vasúti teherkocsik, motoros kocsik és motoros vonatok) a MÁV lényegileg csak a régi és az uraságoktól levetett anyagot használja. Közel nyolc évvel a felszabadulás után még mindig rengeteg munkásvonat áll tehervagonokból.

3. Automatikus térközbiztosító és jelzőberendezések. A MÁV hosszú évekkel ezelőtt igen komolyan elkezdett foglalkozni ezzel a vasút fejlesztése szempontjából rendkívül fontos területtel, és ért is el bizonyos eredményeket. De ezek az eredmények nem kielégítők, mert a Közlekedésügyi Minisztérium és a MÁV nem kapott komoly támogatást. A Közlekedésügyi Minisztérium azt kérte, hogy ne Svájcból hozzuk az automatikus térközbiztosító berendezéseket, hanem a Szovjetunióból, s azután szovjet licenc alapján térjünk rá ezek gyártására. Ezzel szemben Bebrits elvtárs szerint a helyzet az, hogy külkereskedelmi delegációnk fel sem vetette Moszkvában a kérdést, hogy adjanak nekünk önműködő térközbiztosító berendezéseket és műszaki segítséget ezek gyártásához.[1] Ugyanekkor pedig Csehszlovákia már kapja a Szovjetuniótól az önműködő térközbiztosító berendezéseket, amelyek nélkül korszerű vasút nincsen. Az önműködő térközbiztosító berendezések mellett igen fontos a különféle jelzőberendezések, jelfogók kérdése is. Egy jelfogó berendezést kapott a MÁV külföldről, de ezt is elvették tőle Diósgyőr számára azért, mert a kohászat idejében nem gondoskodott ennek beszerzéséről.

4. Egyéb vasúti felszerelés, gépek, felépítményi anyag. Itt a helyzet nem sokkal kedvezőbb, mint a többi területen, de az elmaradás ezen a téren kevésbé aggasztó.

---

1 Bebrits taktikázása, ti. a vasút számára minél előnyösebb feltételeket kiharcolni úgy, hogy mindeközben a politikai elvárásoknak – akár hazugságok árán – is megfeleljen, a biztosítóberendezések kérdésében rendkívül szembetűnő. A tájékozatlan Gerő Ernőt egy ilyen speciális részkérdésben nyilvánvalóan könnyű volt félrevezetni. A valóság ezzel szemben az, hogy Bebrits egyike volt azoknak, akik a rendkívül jó hírű, korszerű és megbízható svájci zürich–wallisellени Integra cég gyártmányainak hazai meghonosítását szorgalmazták. A vasútrajongó Bebrits, Rostássy István és Jeckel Tibor 1947-ben Svájcban kiválasztották a szükséges berendezéseket. 1948-ban a Gazdasági Főtanács elfogadta, hogy a vasútbiztosítás svájci dokumentáció alapján induljon meg Magyarországon. Magyarország az Integra céggel 1949 elején megkötötte a szerződést. Az első Integra állomási biztosító berendezést 1951. augusztus 19-én ünnepélyesen üzembe helyezték Szántód-Kőröshegy állomáson.

5. A vasutasok ruhaellátása. Bebrits elvtárs szerint a vasutasok a számukra engedélyezett, a tervben szereplő ruhaellátást nem kapják meg. Önkényesen, a miniszter megkérdezése nélkül, részben törlik az anyag egy bizonyos hányadát, részben teljesen használhatatlan minőségű anyagot adnak a vasutasoknak, amelyet ezek szégyellnek hordani, s amelyért kár kiadni az állam pénzét.[2]

6. Szóvá teszi még Bebrits elvtárs, hogy a forgalom emelkedésével együtt járó béralap-növekedést a forgalomnál és a vontatásnál nem engedélyezik neki automatikusan, mint ahogyan az üzemekben engedélyezik, ha túlteljesítik a termelési tervet, hanem mindig könyörgő körmenetet kell neki rendeznie ahhoz, hogy megkapja azt, ami jogosan jár.[3] Szerinte ez komoly zavarokra vezet a forgalomnál és a vontatásnál, s megnehezíti az egyébként sem könnyű feladat teljesítését.

Az említett nagyobb kérdések mellett Bebrits elvtárs elpanaszolta, hogy a MÁV-nyugdíjasoknak nem akarnak akciótüzelőt engedélyezni, ami rendkívül kedvezőtlenül hat vissza az aktív vasutasok hangulatára, továbbá, hogy a Dunakeszi főműhellyel együtt elvittek tőle 300 lakatost, akikből a MÁV fűtőket és mozdonyvezetőket akart kiképezni, s akiknek visszaadására kifejezett, írásban rögzített ígéretet kapott, de akiket egyszerűen visszatart a KGM az OT támogatásával.[4]

Összefoglalva: Bebrits elvtárs szerint a MÁV-ot rendszeresen háttérbe szorítják, fejlődését nem biztosítják és igen gyakran kisemmizik. Szerinte elterjedt olyan nézet a vezető állami szerveknél, hogy a MÁV nem nagyon fontos, s ha nehézségek vannak, akkor könnyű szívvel rendszerint a MÁV terhére igyekeznek ezeket megoldani. Ennek következtében vasutunkat az a veszély fenyegeti, hogy a növekvő feladatoknak nem lesz képes eleget tenni, és hogy döntő helyzetben nem állja meg a helyét.

Bebrits elvtárs álláspontját ennyire élesen nem formulázta meg, de a lényeg ez volt. Szerintem Bebrits elvtársnak az alapvető kérdésben igaza van. Meg kell változtatnunk vezető állami szerveink viszonyát és beállítottságát a vasút szükségleteihez. Meg kell szüntetni azt az álláspontot, hogy a vasút mostohagyerek. 1953-tól kezdve a MÁV-ot az eddiginél hasonlíthatatlanabbul nagyobb mértékben kell ellátnunk sínanyaggal, kapcsolószerekkel, kitérőkkel, váltókkal, talpfával, pályafenntartási gépekkel, darukkal, mozdonyokkal és teher-, valamint személykocsikkal, motorosokkal stb. Biztosítanunk kell automatikus térközbiztosító berendezések behozatalát a SZU-ból, majd ezek hazai gyártását. Ki kell fejlesztenünk a jelzőberendezések használatát. El kell döntenünk a vasút fejlesztésének egész sor fontos kérdését. És minderre megfelelő párthatározatot kell hoznunk,

2 1953-ban kb. 43 ezer vasutas-egyenruha volt a MÁV raktáraiban, de kiosztásukat a Minisztertanács 481/1/1953. sz. határozatában nem engedélyezte. Vö. Bangó Sándor: Feljegyzés Csergő elvtársnak a vasutas dolgozók egyenruha-ellátásáról, 1953. szeptember 23. (MOL 276. f. 95. cs. 76. ő. e.)

3 1952 utolsó negyedévében például a bértúllépés havi 2–5 millió forint volt. Vö. Jelentés a vasúti főosztály 1953. első negyedévi munkaügyi helyzetéről, 1953. április. (MOL 276. f. 95. cs. 67. ő. e.)

4 A Dunakeszi Főműhelyt 1951-ben a Kohó- és Gépipari Minisztérium felügyelete alá helyezték, azzal, hogy 1953. december 31-ig a KPM saját hatáskörben gondoskodjon a vasúti kocsik javításáról. Bebrits minden adandó alkalommal felhánytorgatta ezt a sérelmet, mert a főműhely a gyártás mellett már nem képes a javítást is ellátni. 1953 szeptemberében és októberében egy-egy előterjesztést készített a Minisztertanács részére, amelyben kéri, hogy a főműhelyt helyezzék vissza 1954. július 1-jével a vasúti főosztály felügyelete alá.

hogy elő ne fordulhasson, hogy ha valahol megszorulunk, akkor a vasúton verjük el a port.

Már ebben az évben meg kell tennünk, amit az adott körülmények között megtehetünk. Meg kell vizsgálni, mi az, amiben a vasútnak segíthetünk. Feltétlenül kell adnunk a tervben előirányzott, de az első negyedévről elmaradt sínanyag helyett pótlást, és más területen is meg kell tennünk minden lehetőt, hogy vasutunkat hozzásegítsük az előtte álló feladatok megvalósításához.

Gerő Ernő

Gerő Ernő feljegyzése a Bebrits Lajossal folytatott megbeszéléséről, 1952. május 17. MOL M–KS 276. f. 95. cs. 8. ő. e. Öt gépelt oldalas bizalmas feljegyzés.

B) Gerő Ernő feljegyzése Tkacsenko szovjet tanácsadóval folytatott megbeszéléséről 1952. május 26.

Friss, Csergő, Szita elvtársaknak!

A napokban részletesen beszéltem a MÁV-nál működő szovjet tanácsadóval, Tkacsenko elvtárssal. Azokon a kérdéseken kívül, amelyeket Bebrits elvtárs is felvetett, és amelyeket az elvtársak ismernek, Tkacsenko elvtárs még egy sor egyéb kérdésre is felhívta a figyelmet, amelyekkel szerintem érdemes igen komolyan foglalkozni. Ezek a következők.

1. Meg kell határozni a MÁV mozdonytípusait. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a meglévő, de típusként el nem ismert mozdonyokat ki kell dobni. Ellenben azt jelenti, hogy kormányhatározat rögzíti a perspektívát, s ezután csak a típusnak elismert mozdonyokat szabad gyártani. A típusok száma legyen igen kicsiny, összesen 2-3-féle gőzmozdony. A MÁV új típusú, nagy teljesítményű gőzmozdonyát megfelelőnek tartja, de szerinte feltétlenül át kell térni az acélkazánok gyártására a jelenleg használt réz helyett. Ez gazdaságosabb és megfelelőbb. Biztosítani kell a mozdonyok karbantartásához szükséges anyagot, ami jelenleg nem kielégítő módon van biztosítva. Különösen felhívta a figyelmet, hogy sürgősen intézkedjünk a kazánboltozati tűzálló tégla biztosításáról, mert ez nem áll elegendő mennyiségben rendelkezésre, és mert a minőség sem megfelelő.

2. A MÁV előtt álló feladatok megvalósítása szempontjából a mozdonyok mellett a vagonpark játszik rendkívül nagy szerepet. Tkacsenko elvtárs itt kiegészítően igen nagy nyomatékkal hívta fel a figyelmemet a nagy teljesítőképességű, négytengelyes pőrekocsik hiányának rendkívüli nagy veszélyére, s kifejtette azt a véleményét, hogy négyszáz ilyen pőrekocsit mindenáron biztosítani kellene a MÁV számára. Megindokolta ezt nehéziparunk és építkezéseink fejlődésének gyors ütemével és honvédelmi szempontokkal is.

3. A pálya rossz állapota s a felújítás szükségességének hangoztatása mellett – kérdés, melyet Bebrits elvtárs számtalanszor igen nagy erővel vetett fel – Tka-

csenko elvtárs arra mutatott rá, hogy a pálya felújításának elhanyagoltságát (sínek és talpfák elöregedése), illetve ennek negatív következményeit lényegesen csökkenteni lehetne a pálya gondosabb karbantartásával, ami nem anyag, hanem csupán munkaerő kérdése. Szerinte itt sokkal többet lehetne tenni, mint ami történik.

4. Helyteleníti Tkacsenko elvtárs a MÁV-nál bevezetett, de még kezdeti állapotban lévő konténerrendszert. A MÁV-nak jelenleg 500 konténere van, a Szovjetuniónak pedig mintegy 160 000 darab áll rendelkezésre. A konténerek jelentősége abban van, hogy rendkívüli mértékben egyszerűsítik, meggyorsítják az áruk ki- és berakását, csökkentik az ehhez szükséges munkaerő mennyiségét, és az áruk egész soránál feleslegessé teszik a (ládát), tehát olyan anyag használatát, melyben mi igen szegények vagyunk. A Szovjetunióban, Tkacsenko elvtárs szerint, a szállító felek valósággal verekszenek a konténerekért, nálunk pedig ez a dolog még a kezdet kezdetén van. Ennél nagyobb baj azonban, hogy helytelen irányban indult el. A SZU-ban a konténer egyszerű láda, nálunk minden konténerhez gördülőszerkezetet gyártanak, ami annyiba kerül, mint maga a konténer. A Szovjetunióban a gördülőszerkezet helyett darukat alkalmaznak. Javasolja, térjünk át a szovjet rendszerre.[5]

5. A nyolc legnagyobb rendező pályaudvar korszerűsítése, gépesítése. Szerinte meglehetősen elmaradtunk ezen a területen. De az a véleménye, hogy meglévő felszerelésünkkel is minden nagy rendező pályaudvaron több kocsit lehetne rendezni, mint amennyit ténylegesen rendezünk.

6. Önműködő jelző- és térközbiztosító berendezések. Helyteleníti, hogy mi a svájci Integra-rendszerű térközbiztosítót vezetjük be. Szerinte a szovjet rendszerű kétségtelenül sokkal jobb, és főként abból a szempontból előnyösebb, hogy jóval kevesebb kábel kell hozzá, ami nálunk nem lényegtelen. (A napokban értekezlet volt Vas elvtársnál, és ott abban állapodtak meg, hogy haladéktalanul kérjük a szovjet biztosítóberendezés licencét, addig is azonban gyártjuk az Integrát.)[6]

7. Feltétlenül szükségesnek tartja, hogy vasár- és ünnepnapokon normális ki- és berakás folyjon, ugyanúgy, ahogyan a vasút egyébként folytonos üzem módjára dolgozik. Felhívja a figyelmet arra, hogy igen komoly szervezeti intézkedések nélkül aligha fogunk megbirkózni az őszi csúcsforgalom komoly feladatával, és a 3,5 napos kocsifordulót, amire szükség lesz, nem fogjuk igen nagy erőfeszítés nélkül megvalósítani.

8. Diósgyőr szállítási problémájának megoldását, amennyire szavaiból ítélni tudok, nem abban látja, hogy második kijáratot teremtsünk meg. Ez szerinte

5 Tkacsenko téved, rosszul tájékozott, vagy szándékosan csúsztat. A MÁV-nak kétféle konténere volt, az egyik a négyezer forintból készített, saját gördülőszerkezettel felszerelt kis szállítótartály, amelybe 1–3 köbméternyi áru fért. A másik, ún. nagy szállítótartály 3 köbméternél nagyobb tömegű áruk szállítására szolgált. Ez utóbbit kizárólag daruval és emelőtargoncával tudták mozgatni. A vasút kiszámolta, hogy a kis szállítótartályos szállítás olcsóbb, mint a ládás csomagolás (1 tonna ládás áru csomagolási költsége ezer forint), többek között azért, mert az exportra kerülő ládás termékek után a ládákat nem kapja vissza. Vö. A szállítótartályok és rakodólapok forgalmának fejlesztése, dátum nélkül. XIX–A–16–a 167. doboz. 77/920/951. A MÁV szállítótartályos forgalma 1954-től nőtt számottevően.

6 Vö. az 1. sz. lábjegyzettel.

rendkívül költséges és némileg fantasztikus elgondolás. Ellenben szükséges a rakodóhely további bővítése és a ki-be rakodás olyan megszervezése, hogy ez szinte futószalagon történjék. Jelenleg gyakran előfordul, hogy a rakodásnál alkalmazott dolgozókat más munkára vonják el. Tkacsenko elvtárs egyébként aláhúzta, hogy a SZU-ban soha nem fordul elő, hogy a vasút kezelje valamely üzem területén lévő vasúti hálózatot. Ez szerinte képtelenség. Az üzem kapujánál a vasút fennhatósága megszűnik, és elkezdődik az üzem igazgatójának a hatásköre. Ha az igazgatónak segítségre van szüksége a vasút részéről, akkor a kormány ezt engedélyezheti (mozdonyok, káderek átadása, egyéb anyag átadása stb.).

9. Rendkívül fontosnak és szükségesnek tartaná, hogy a MÁV-nak legyen egy legalább háromszor hetenként megjelenő saját lapja. Szerinte az sem volna baj, ha csak két oldalon jelenne meg, és az sem döntő, hogy nagy legyen a példányszám. Egyelőre elég volna 10 000 példány. Ugyanekkor meg lehetne szüntetni a jelenleg a szakszervezet által nagy terjedelemben és viszonylag nagy példányszámban kiadott lapot,[7] mert az új lap a MÁV és a szakszervezet közös lapja lenne ugyanúgy, ahogyan a SZU-ban a „Gudok". Felvetette Tkacsenko elvtárs a vasutasok fizetési, kitüntetési stb. kérdéseit is azzal, hogy tisztában van vele, ezeket a kérdéseket nem lehet minden további nélkül most rendezni. Megemlítette, hogy nálunk van ugyan korpótlék, de ennek rendszere eltér a szovjet rendszertől, amely szerinte helyesebb. A SZU-ban 25 év szolgálat után akkor is jár a nyugdíj, ha az illető tovább szolgál. Húsz év után a vasutas, amennyiben ellene kifogás nem merült fel, megkapja a Munka Vörös Zászlórendjét, 25 év szolgálat után pedig a Lenin-rendet. Ennek rendkívüli fegyelmező és ösztönző hatása van a vasutasoknál.

10. Kéri, hogy alapítsunk egy vándorzászlót a hat vasút-igazgatóság számára azzal, hogy a verseny döntően az igazgatóságok között folyjon. (Ezt szerintem, minden további nélkül meg lehet valósítani.)

11. A MÁV negyedévi operatív tervét (ami összesen két oldal terjedelmű táblázat), miután az OT felülvizsgálta, a kormány hagyja jóvá (ami gyakorlatilag azt jelentené, hogy az NT elnöke aláírja). Ennek Tkacsenko elvtárs szerint igen komoly mozgósító ereje volna. Mindig arra lehetne hivatkozni, hogy kormányhatározatot kell végrehajtani. Ugyanakkor növelné a kormány tekintélyét. (Szerintem ez is minden további nélkül megvalósítható.)

Vas elvtársnak szóban fenti kérdéseket megemlítettem, s megígérte, hogy foglalkozni fog velük. A kérdések nagy részének jelentősége, plusz a Bebrits elvtárs által felvetett kérdések jelentősége azonban túlhaladja az OT normális munkájának körét. Azt gondolom, hogy a felvetett kérdések közül egyeseket haladéktalanul rendezni lehet, másokat valamivel később. A legnagyobb horderejű és legdöntőbb kérdéseket azonban a vasút fejlesztéséről szóló távlati tervben kellene összefoglalni, amelynek alapvető, elvi részét a párt vezető szerve elé kellene vinni, majd részletesebb és konkrétabb formában minisztertanácsi határozatot kellene készíteni. Ezt a dokumentumot előkészíthetné az OT és a Közlekedési

7 Ez volt a havonta 35 ezer példányban megjelenő Szocialista Vasútért. 1952. augusztus 11-én az MDP Szervező Bizottságának ülésén Csergő János javaslatot terjeszt be a lap heti 20 ezer példányban való megjelentetésére a vasúti főosztály, a szakszervezet közös kiadásában, a vasút-politikai főosztály irányítása alatt. Vö. MOL M–KS 276. f. 55. cs. 212. ő. e.

Minisztérium, illetve [a] MÁV a KV megfelelő osztályainak és az NT Titkárságának közreműködésével. A távlati dokumentum a legközelebbi 5-7 év fejlődésének irányát és fő mutatóit szabja meg. Erre nemcsak azért van szükség, mert vasutunk mindinkább elmarad, hanem azért is, mert a vasútnak valamelyest az összfejlődést meg kell előznie. A dokumentum kidolgozásába természetesen be kell vonni a MÁV-on keresztül Tkacsenko elvtársat is.

Gerő Ernő

Gerő Ernő feljegyzése Tkacsenko szovjet tanácsadóval történt megbeszéléséről, 1952. május 26. MOL M–KS 276. f. 95. cs. 8. ő. e. Bizalmas. Hat gépelt oldal.

10

MUNKAVERSENY VAGY TÁRGYALÓASZTAL? AZ ÉLÜZEM-KIJELÖLÉS MÓDJA

1952. november 5.

Az élüzemi cím elnyeréséhez nem volt elég elsőnek lenni a munkaversenyben. A munkaversenyek szervezése, kiértékelése a Vasutasok Szakszervezetének feladata lett. Nagy felháborodást váltott ki 1952-ben a szakszervezetnek az élüzem kijelölésében játszott szerepe. A MÁV miskolci fűtőház kollektívája annak ellenére, hogy a munkaversenyben a legjobban szerepelt, nem kaphatta meg az élüzem címet, mert az üzemet a párt ellenséges gócpontnak tartotta, mivel 1952 nyarán egy 29 főből álló „jobboldali szociáldemokrata klikket" lepleztek le ott. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 1. ő. e.)

Munkaversenyek értékelésével kapcsolatos anomáliák a Kádár-korszakban is előfordultak. 1961-ben például a XI. számú AKÖV, a legjobb teljesítményi adatokkal rendelkező vállalat azért nem kapta meg a már odaítélt Vörös Vándorzászlót, mert a Népszabadságban megjelent egy cikk, amelyben „kipécéztek egyes dolgozókat". Kossa István a Minisztertanács 1961. március 23-ai ülésén azt mondta: a cikkben megjelentek ellenére ez az autószakmában dolgozó legjobb vállalat, de az írás miatt „nem tudjuk megmagyarázni az olvasóknak", miért is kapná meg a vállalat a vándorzászlót.

Tölgyes Lajos feljegyzése a Vasutasok Szakszervezetének

F. hó 1-jén a főosztály kultúrtermében történt az élüzem-kijelölés. A „kijelölés" már előterjesztésében helytelen volt, mert a 290 ponttal második helyen álló nyíregyházi fűtőházat terjesztették elő elsőnek a 480 ponttal rendelkező miskolci fűtőházzal szemben. Az elsőség kérdése tehát nem volt vitás, mert az elsőbbséget a dolgozók munkájukkal megteremtették az üzemekben. Nem volt vitás az ott megjelent 130 dolgozó előtt sem. Maga a nyíregyházi fűtőház hozzászólásában elismerte Miskolc elsőbbségét, azt tette hozzá, hogy majd munkával fogják elharcolni a miskolciaktól az élüzem jelvényt. Mégis, dacára a megdönthetetlen tényeknek, a szakvezetés által lerögzített álláspontnak, amely az eredményekre építette fel a miskolci fűtőház élüzem szint elnyerésére javaslatát, amelyet a politikai osztály is a kiértékelési ülésen politikailag alátámasztott, a szakszervezet visszautasította.

A visszautasítás a legnagyobb megütközést keltette a megjelent több mint 100 dolgozó között. Az érvek, amelyeket a szakszervezet használt, a következők voltak.

1. A miskolci fűtőház 100 elegytonna-km tervteljesítése nem a fűtőháztól függ, hanem a forgalom alakulásának függvénye. Az igaz, hogy a forgalom alakulásának függvénye, de a fűtőháznak kellett elszállítani. A fűtőháznak ez a tervteljesítése.

2. A 2000 tonnás mozgalomban elért sikerrel szemben azzal érvelt, hogy itt van lehetőség nagy vonatok továbbítására, Nyíregyházán nincs. Az is igaz, hogy

Miskolcon több a lehetőség a nagy vonatok továbbítására, de a nagy vonatok továbbítására jó gépek kellenek.

3. A legvégén feltette a koronát azzal a kijelentéssel, hogy a szakszervezet elnöksége döntött, és így nem ért egyet a mi javaslatunkkal. És azt is hozzátette, hogy a jövőben nem is lesz kiértékelő értekezlet, hanem a szakszervezet elnöksége eleve el fogja ezt dönteni. Erre szót kért Németh elvtárs, a 6. szakosztály vezetője, helyesen feltette a kérdést: ha a szakszervezet elnöksége eldöntötte a munkaversenyt, akkor mi miért vagyunk itt?

Természetes dolog, hogy végeredményben a szakszervezet küldöttét, Máthé elvtársat leszavaztuk, amire tiltakozott, hogy a szakszervezet elnökségét nem lehet leszavazni. Idáig a történet.

Hogyan értékelheti ezt az egyszerű dolgozó, akit felküldenek vidékről vagy Budapestről az élüzem-kiértékelő értekezletre, ahol azt lehet mondani, majdnem az egész vasút képviselve volt.

1. Láthatta elsősorban azt, hogy a vitathatatlan elsőség is vitathatóvá válik a szakszervezet magatartása miatt (a jelen esetben így volt), és megrendül a bizalma a munkaverseny tisztaságában és kiértékelésében.

2. Azt láthatta, hogy az élüzem sorsa nem a munkaversenynél, hanem a tárgyalóasztalnál dől el.

3. Láthatja, hogy a szakszervezet nem a ténylegesen kiharcolt eredmények alapján született élüzem mellé áll, hanem nyakatekert indokokkal el akarja ütni az élüzemtől a megérdemelten első helyezettet.

4. Ezek a dolgozók, akik megjelentek ezen az értekezleten, bizonyára le fogják vinni a tapasztalatokat az üzemekbe, amelyek a szakszervezetnek a munkaversenyhez való viszonyára nagyon rossz fényt fog vetni.

Véleményem szerint alapvetően, elvileg hibás és helytelen volt a szakszervezeti küldött magatartása ezen a kiértékelő értekezleten, mert nem a tiszta eredményekért szállt síkra, hanem azokkal szembehelyezkedett, és a szembehelyezkedés alkalmas volt arra, hogy a szakszervezet tekintélyét lejárassa a dolgozók előtt, és még inkább megnehezítse mozgósító, versenyszervező munkájukat, amelyeknek eddig is, sajnos, nagy hiányát éreztük az üzemeknél. Ha ilyen helytelen utasítással jött is el a szakszervezetből, Máthé elvtársnak látnia kellett volna a konkrét tények világánál a politikai osztály, a szakosztály és az ott megjelent dolgozók állásfoglalása után azt, hogy csak egyet lehet tenni: odaállni az igaz ügy mellé.

A műhelyi és fűtőházi élüzem-kijelölés alatt történtek ezek az elvi baklövések, melyek után Máthé elvtárs el is távozott húga esküvőjére.

Tölgyes

Tölgyes Lajos feljegyzése a Vasutasok Szakszervezete vezetősége részére, 1952. november 5. PIL, Vasutasok Szakszervezete 660/1952. dosszié. Két gépelt oldal, másolat.

11

VASÚTI KÉMELHÁRÍTÓK

1953. március 26–május 27.

1953 márciusában egy hosszú ideje előkészített, következményeiben messze ható koncepciós ügy rázta meg a vasutas közösséget. Március 25–26. között az Államvédelmi Hatóság összehangolt akcióval 237 embert hurcolt el az otthonából azzal a váddal, hogy 1945 előtt a MÁV katonai szállítással foglalkozó részlegeiben kémelhárító tevékenységet fejtettek ki. Ez volt az úgynevezett „üvébés" ügy (lásd a bevezető 94. lábjegyzetét), amelyhez hozzákapcsolták az ÁVH Baranya megyei szervezete által 1951-ben megnyitott „Hírszerzők" fedőnevű csoportdossziét. Ebben egy, a MÁV pécsi igazgatóságán működő ellenséges csoportra vonatkozó adatokat gyűjtötték össze. A csoport vezetőjének Gyócsi Jenőt, a MÁV pécsi igazgatóságának vezetőjét vélelmezték, az adatgyűjtés ezért rá és kapcsolataira irányult. Gyócsi Jenőt viszont – érzékelve tarthatatlan helyzetét – Bebrits és Csanádi György a fővárosba helyeztette, így az ellene irányuló adatgyűjtés lendülete megtört. Zsebeházi László államvédelmis hadnagy a „Hírszerzők" ügy állásáról 1953. január 28-án készített összefoglaló jelentést. Ebben a titkos szervezkedés központi személyének változatlanul Gyócsi Jenőt nevezte meg, trockista, pártellenes tevékenységgel vádolta, és azt állította, kapcsolatot tartott fenn a Rajk-perben szereplő Szőnyi Tiborral: „Az ügy jellege trockista tevékenység. Azonban feltételezhető a hírszerzés és kártevés ténye is. Erre vonatkozóan tárgyi bizonyítékok rendelkezésünkre nem állnak."[1] „Trockista tevékenységét" alátámasztotta, hogy Gyócsi mint munkáskáder igazgató jobboldali személyeket helyeztetett fontos pozícióba. Az ÁVH Baranya megyei osztályán a Hírszerzők ügye az üvébések internálásával kapott új lendületet. Május első napjaiban a Gyócsi Jenő elleni adatgyűjtés hirtelenjében átváltozott Borbás Géza-féle ügyre. Ettől kezdve a kihallgatások és hálózati jelentések középpontjában Borbás tevékenysége állt. Az ügy lényege immár nem a trockizmus, hanem rendszerellenes illegális szervezkedés lett. Minderre az egyik recski internált, a megfélemlített és megtört Gulyás József vallomása szolgáltatott alapot. Így lett a Gyócsi Jenőre kihegyezett koncepciós ügyből Borbás Géza és társai elleni nyomozás, illetve eljárás. A nagy nyomás alatt lévő, manipulált[2] Gulyás József önmagára is vallott, beismerte, hogy maga is tagja a szervezkedésnek, amelynek formája egy orosz nyelvtanfolyam volt. Borbás Géza, a pécsi igazgatóság forgalmi osztályfőnökének meghurcoltatásában valószínűleg az is közrejátszott, hogy egyik korábbi beosztottja 1953-ban a pécsi ÁVH-nál hadnagyként teljesített szolgálatot.

Borbás Gézát 1953. szeptember 24-én a Pécsi Megyei Bíróság népellenes bűntett és államtitok megsértése vádjával három év börtönre ítélte. 1957. április 16-án a Legfelsőbb Bíróság megsemmisítette az ítéletet és új eljárásra kötelezte az elsőfokú bíróságot. A Pécsi Megyei Bíróság 1957. július 9-én Borbást a népellenes bűntett alól bizonyíték, az államtitok megsértése alól pedig bűncselekmény hiányában felmentette. Az itt közölt dokumentumok az ÁVH szervezési, nyomozási tevékenységét mutatják be. Az önálló közlekedéselhárító osztályt 1951 júniusában állították fel.

1 Zsebeházi László: *Összefoglaló jelentés.* Pécs, 1953. január 28. ÁBSZTL V–112301. dosszié.
2 Gulyás Józsefre ráállították a Dénes fedőnevű ügynököt a recski fogdában.

A) Az Államvédelmi Hatóság I. főosztályának jelentése
1953. március 26.

A hatóság vezetője által 1953. március 25-én engedélyezett terv alapján kezdtük meg a 241 fő őrizetbe vételét.

1. 1953. március 25-én 21.00 órakor az őrizetbe vételt foganatosító operatív munkásoknak az eligazítást megtartottuk, utána 21.30 órakor minden operatív csoport, mely 3 főből állt, megkapta az általuk őrizetbe veendő egy személy nevét és címét, és elindultak a feladat végrehajtására.

2. Az őrizetbe vételhez szükséges 240 operatív munkást és 80 gépkocsit az operatív osztályok, valamint a gépjárműosztály biztosította.

3. Az őrizetbe vett személyeket a Mosonyi utcai Országos Rendőrhatósági Intézetbe kísérték, ahol felülvizsgálatuk, nyilvántartásba vételük jelenleg is folyamatban van.

4. Az ÁVH megyei osztályai a területükön lakó volt F/B-s, ÜV/B-s személyek őrizetbe vételének végrehajtását ugyancsak a fenti időpontban kezdték meg. A vidéken őrizetbe vett személyek gyűjtőhelyre való szállítása folyamatban van.

Az akció eddigi végrehajtása során említésre méltó rendzavarás, rendellenesség, az őrizetbe vettek részéről ellenállás nem történt. Valamennyi őrizetbe vett személy lakásán a házkutatást megtartottuk. A birtokba vett házkutatási anyagok felülvizsgálata folyamatban van.

A 241 főből eddig őrizetbe vettünk 229 főt. Megoszlásuk: Budapest 77 fő, Szabolcs megye 6 fő, Hajdú megye 32 fő, Szolnok megye 6 fő, Békés megye 2 fő, Pest megye 9 fő, Győr megye 1 fő, Csongrád megye 14 fő, Vas megye 19 fő, Tolna megye 1 fő, Borsod megye 30 fő, Heves megye 2 fő, Bács-Kiskun 1 fő, Fejér megye 2 fő, Zala megye 2 fő, Baranya megye 25 fő.

A fenti személyek közül a Mosonyi utcai Országos Rendőrhatósági Intézetben van 97 fő, a recski táborban 2 fő. Az őrizetbe vételre javasoltak közül két főt nem tudtunk őrizetbe venni, mert kórházban vannak. A még őrizetbe nem vett személyek tartózkodási helyének felderítése folyamatban van.

olvashatatlan aláírás

Az Államvédelmi Hatóság I. főosztályának jelentése a volt F/B-s és ÜV/B-s személyek őrizetbe vételéről, 1953. március 26. ÁBSZTL, V–99009. dosszié 72–73. Szigorúan titkos. Két gépelt oldal.

B) Általános instrukció
1953. március 26.

Minden internáltat ki kell hallgatni a következő szempontok szerint:

1. El kell mondatni saját életrajzát, ezen belül rokonait, közeli barátait, ezek hol élnek, hol dolgoznak. Kik vannak közülük külföldön, ha igen, hol, mikor mennyi ideig és milyen minőségben, milyen céllal.

2. Közölni kell vele, hogy az ÁVH-nak tudomása van arról, hogy tagja volt az F/B, ÜV/B, KSZV titkos szervezetnek. Fel kell szólítani, hogy tegyen erről részletes vallomást.

3. Mikor került az F/B (stb.)-be, milyen módon: ajánlással, önkéntes jelentkezéssel, kiválasztással stb. útján. Milyen szövegű nyilatkozatot, esküt vagy fogadalmat kellett tennie.

4. Tegyen őszinte vallomást ottani tevékenységéről, mi volt a feladata, kitől kapta azokat, hogyan hajtotta végre (ha személyeket említ, úgy pontosan az időket, a feladatokat és hogy milyen feladatot kitől kapott, pontosan le kell írni).

5. Az általa írt jelentésekkel és azokban szereplőkkel mit tett.

6. Mi volt a fedőneve és fedőszáma.

A fenti kérdések után az általa megnevezett személyekről részletesen ki kell kérdezni, kezdeni a vezetőkkel, mit tud róluk, azok ellenséges tevékenységéről. Tovább kell menni, hogy az F/B-, ÜV/B-, KSZV-vezetők kiktől kapták a feladatokat és kiknek továbbították. Mit tud a fenti személyek felszabadulás utáni ellenséges tevékenységéről.

Mindenekelőtt szem előtt kell tartani, hogy az internált először csak saját magáról beszéljen, és amikor vele kapcsolatban már mindent elmondott, akkor lehet csak másokról kikérdezni. Az őszinte vallomást nem durva formában, de határozottan ki kell venni az internálttól.

A fenti szempontok mellett alaposan át kell tanulmányozni minden őrizetes házkutatási és személyi anyagait. Minden államvédelmi szempontból érdekes anyagra vagy adatokra külön vallomást kell venni.

Különös súlyt kell fektetni a külföldi levelezésre, titkos vagy tiltott anyagokat tartalmazó anyagokra, fegyver, lőszer, fasiszta irodalom, kompromittáló fotók és más kompromittáló anyagokra.

A kihallgatásokat türelmesen kell végezni, hogy az internáltban azt az érzést keltsük, hogy róla mindent tudunk. A felvett adatokat pontosan, érthetően kell írásban rögzíteni.

Általános instrukció az 1953. március 26-án őrizetbe vett F/B-s, ÜV/B-s, KSZV-sek ügyében lefolytatandó vizsgálathoz. 1953. március 26. ÁBSZTL, V–99009 dosszié. Szigorúan titkos, egy gépelt oldal.

C) Az ÁVH Baranya megyei
közlekedési alosztálya környezettanulmánya
1953. május 27.

Jelentem, hogy Borbás Géza speciális környezettanulmányát az alábbiakban hajtottam végre.

Borbás Géza [...] lakásához érve a kapun lévő csengőt meg nyomtam, mivel a kapu állandóan zárva van. A csöngetésre a 10-11 éves kislánya nyitott kaput, akitől meg kérdeztem, hogy hányan laknak a lakásban, a kisleány elmondotta, hogy ketten laknak ők és Somogyi főellenőrék. Erre azt mondotta, tessék bejön-

ni, mikor mentünk befelé menetközben meg kérdeztem a kisleányt, hogy apuka ide haza van-e mire a kisleány azt felelte nincs idehaza, oda van dolgozni csak este jön haza. Mikor a lépcsőn felvezetett a folyosón előre szaladt és szólt az anyukájának hogy egy bácsi keresi, amire az anyukája kijött a konyhából én udvariasan kezétcsókolomot köszöntem neki. Majd utána bocsánatot kértem a zavarásért, s meg kérdeztem, hogy nem e volna, vagy nem e tud albérleti szobakiadót. Elmondottam neki, hogy most kerültem Pécsre és nem vagyok ismerős, ő erre megkérdezte honnan jöttem, és hol dolgozok. Én elmondottam hogy Debrecenből helyeztek Komlóra dolgozni. De Komlón a lakásprobléma nehéz, azért szeretnék Pécsre beköltözni lakni. Itt Pécsen már több helyen néztem lakást, de eddig még nem kaptam, elküldtek erre hogy nézem meg hátha erre kapok. Ő elmondotta hogy neki nincs kiadó szobája, de tőlük nem messze hallott egy férfi részére albérleti lakást kiadót. Utána érdeklődött hogy már dolgozom-e vagy csak még ezután fogom a munkát megkezdeni. Én mondottam neki hogy még nem dolgozom, majd holnap kell jelentkeznem munkára, hogy milyen beosztást fogok kapni, még azt sem tudom. Erre nevezett elmondotta, hogy azért kérdi mert az ő férje is a Komlói trösztnél dolgozik. Én erre örömömet fejeztem ki, hogy legalább meg fogunk ismerkedni, meg kérdeztem, hogy régen dolgozik-e ott a férje, ő erre azt válaszolta, hogy nem de az előtt hol dolgozott azt nem mondta el. Majd meg ígérte, hogy segíteni fog lakást keresni és a férjétől fog üzenni ha tud szerezni. Meg kérdezte, hogy hívnak én Varga Ferenc néven, mutatkoztam be. Tovább érdeklődött a családom felől, hogy van-e amire én elmondottam, hogy egyedül vagyok, feleségem volt, de a háború alatt eltűnt. Utána érdeklődött hogy voltam-e katona, voltam-e fogságban és hol. Én elmondottam hogy voltam nyugaton ahonnan 1947-ben jöttem vissza. Utána érdeklődtem az iránt, hogyan lehet innen Komlóra ki járni, amire elmondotta, hogy az ő férje is reggel jár busszal, ami a haltérről indul fél 7-kor. Majd érdeklődtem a haza jövetelről, amire elmondotta szintén, hogy a férje is délután szokott haza jönni 17–19 óra között busszal. A haza jövetele nem mindég egyformán van, mivel nem biztos, hogy el tud jönni az első busszal. A további beszélgetés folytán meg kérdezte hogy ebédeltem-e már, meg akart hívni ebédre mivel ők is akkor ebédeltek. Én a meghívást megköszöntem, de nem fogadtam el, hivatkoztam arra, hogy már ebédeltem. A beszélgetés folyamán megállapítottam azt, hogy ő beszélt több mindenről amit kérdeztem tőle, de a családi körülményeiről nem beszélt, sőt vigyázott arra, hogy véletlenül se szólja el magát. Észrevételem szerint rólam nem tételezte azt fel, hogy honnan vagyok. Amit bizonyít az is, hogy nyíltan beszélt a mai drágaságról, arról milyen nehéz a megélhetés.

Ott létem alkalmával meg állapítottam, hogy Borbás a lakásban a feleségével, két gyermekével és egy idősebb asszonnyal lakik, akit a kislány nagymamának szólított. Meg állapítottam, hogy Borbás a lakásáról reggel mindég 6-órakor távozik és 18–19 óra között jön haza. Azt hogy lakásán van-e telefon nem tudtam megállapítani, sem azt hogy haza jövetele után el szokot-e menni valahova, vagy szokott-e oda járni valaki. Mivel az ottlétem alkalmával a konyhában tartózkodtam, ő viszont ezekről nem nyilatkozott.

Majd utána még egyszer bocsánatot kértem a zavarásért és eltávoztam. Eljövetelem alkalmával még egyszer felhívta a figyelmemet, hogy ha lesz lakás,

azonnal fog a férjétől üzenni. A nevemet felírta, hogy majd a férje Varga Ferenc néven meg fog Komlón keresni.

Zsebeházi László
áv. hdgy.
alosztályvezető

Gyovai István
áv. alhdgy.

Az ÁVH Baranya megyei osztályának közlekedési alosztálya által Borbás Géza vasúti dolgozó családjánál elvégzett speciális környezettanulmány, 1953. május 27. ÁBSZTL, V–112301 dosszié. Szigorúan titkos. Két gépelt oldal, betűhív szövegközlés.

12

1150 DOLGOZÓ ELTÁVOLÍTÁSA A VASÚTTÓL

1953. március 31.

Az alább közölt jelentés összefoglaló az 1951–1953 közötti tisztogatásokról, amelyet Bebrits Lajos másodszor nyújtott be az MDP KV Titkársága részére. Az első, még 1953. február 16-án elkészült beszámolóját ugyanis a titkárság 1953. február 25-ei ülésén nem fogadta el. Arra kötelezték a minisztert, hogy március 31-ig újabb jelentést nyújtson be a pártnak a MÁV kádermunkájáról szóló határozatainak végrehajtásáról. A benyújtott jelentés III. részének utolsó két pontját Friss István kihúzta, mert azok az aláírók hatáskörén túlmenő kérdésekről szóltak. Friss István Rákosihoz írt feljegyzésében megjegyezte: „A jelentésben foglaltak a KV ipari és közlekedési osztálya referense szerint is fedik a valóságot."

Bebrits Lajos közlekedési miniszter jelentése

A KV Titkársága 1953. február 25-i ülésén újból megtárgyalta a MÁV káderhelyzetét, és megállapította, hogy bűnös mulasztás történt a határozat végrehajtásánál. Ugyanakkor határozatot hozott, hogy számoljuk fel a lemaradásokat, távolítsuk el az ellenséges elemeket, javítsuk a személyzeti munkát.

A határozat alapján a mai napig a következő intézkedéseket tettük:

I.

1. Ellenséges elemek eltávolítása.

a) 93 vezető funkcióban lévő ellenséges, megbízhatatlan és vezetésre szakmailag alkalmatlan személyek közül

eltávolítottunk	12
eltávolítottunk április 6-ig	4
leváltottunk és alacsonyabb munkakörbe helyeztünk	49
leváltottunk 1953. év végéig	6
funkciójában megmarad	22
összesen	93

A 49 leváltott vezető 2/3 része mérnök. Ezeket alacsonyabb munkakörben mérnökként, 1/3 részét – mivel szakmai vezetésre alkalmatlanok – beosztott munkakörben foglalkoztatjuk. Utólagos vizsgálat alapján megállapítottuk, hogy 22 vezetőnél nem állnak fenn olyan körülmények, melyek eltávolításukat vagy leváltásukat indokolttá tennék. Ezért megmaradnak beosztásukban.

b) A titkársághoz beadott kiegészítő jelentésben név szerint szereplő ellenséges és megbízhatatlan vezetőket a területünkről mind eltávolítottuk.

c) A kádermunka folyamatos végzése közben eddig 9152 középkádert vizsgáltunk felül, és ebből 800 ellenséges és megbízhatatlan elemet távolítottunk el. (Volt csendőrt, rendőrt, katonatisztet és egyéb deklasszált elemet.) 1953. április 6-ig még 143-at távolítunk el.

d) A vasúttól el lett távolítva 242 olyan ellenséges elem, akik a Horthy-rendszer bizalmas ÜVB-szervezetében dolgoztak. Ezeket az ÁVH őrizetbe vette.

2. Mint ellenséges gócokat felülvizsgáltuk Miskolcot, Ajka-Csingervölgy és Veszprém térségét, az Utasellátó Vállalatot és a Vasúti Tudományos Kutató Intézetet. Beható vizsgálat tárgyává tettük a pályafenntartási szolgálatot is.

a) Miskolcon jobboldali szociáldemokrata csoportosulás volt. Ennek a csoportosulásnak vezetőit és hangadóit, 32 ellenséges elemet, a vasúttól eltávolítottuk. Ajka-Csingervölgy és Veszprém térségében a helytelen kádermunka következtében olyan elemeket gyűjtöttek össze, akiket más szolgálati helyről büntetésből váltottak le. Ez maga után vonta a munkafegyelem lazulását és az ellenséges cselekmények szaporodását, ami a balesetek számában és súlyosságában jutott kifejezésre. 1953 [...] hóban megtartott vizsgálat alapján 46 megbízhatatlan elemet találtunk. Ebből nyolcat eltávolítottunk, 32-t 1953. április 30-ig eltávolítunk. Hatot alacsonyabb munkakörbe helyezünk. Az Utasellátó Vállalatnál sok deklasszált elemet találtunk. (Volt kávéház-, étterem- és szállodatulajdonosok.) Ezek közül eddig ötvenet távolítottunk el, köztük a volt vezetőt, Szolga Istvánt. A vállalatnál lévő ellenséges elemek eltávolítása folyamatosan történik, a deklasszált elemektől a vállalatot 1953. december 31-ig megtisztítjuk. Nemes Gusztáv vállalatvezető-helyettest június 1-jén távolítjuk el, mert ennyi idő szükséges ahhoz, hogy az új vezető munkaterületét megismerje. A Vasúti Tudományos Kutató Intézetbe lettek tömörítve azok az elemek, akiket a vezető funkcióból azért váltottunk le, mert politikailag megbízhatatlanok, és a Horthy-rendszerben a vasút vezetéséért különböző kitüntetéseket szereztek. Ezeket, számszerűleg hatot, a vasúttól eltávolítottunk, kettőt április 30-ig fogunk eltávolítani, hatot kihelyezünk június 30-ig.

b) A pályafenntartási szakszolgálatnál megvizsgáltuk a pályamesterek összetételét. 1194 pályamester közül 194 politikailag megbízhatatlant találtunk. Közülük 45-öt április 30-ig, 45-öt október 15-ig eltávolítunk (kulák, csendőr, rendőr, aktív nyilas). Leváltunk és alacsonyabb beosztásba helyezünk november 15-ig 38-at, december 15-ig 36-ot, 1954. március 15-ig 30-at. Utánpótlásukat a pályamesteri tanfolyamokról biztosítjuk.

Összesen eltávolítottunk a vasút területéről 1150 ellenséges, megbízhatatlan elemet, 147-et pedig április 6-ig fogunk eltávolítani.

3. Az ellenséges elemek eltávolítása nem okozott zökkenőt a vasút munkájában. Ellenkezőleg, a vasutas dolgozók lelkesedése, munkalendülete fokozódott, ami hozzájárult a Felszabadulási Hét kiemelkedő szállítási eredményeihez. Az eltávolítottak helyébe politikailag szilárdabb és képzettebb vezetőket állítottunk be utánpótlásként. A Gazdasági és Műszaki Akadémia vasutastagozatáról és a két vasutas vezetőképző tanfolyamról kikerült káderekkel és belső előléptetéssel 168

felső és középfunkciót oldottunk meg, Az alacsonyabb funkciókat szakmailag és politikailag kitűnt dolgozókkal, belső előléptetésből biztosítottuk.

4. Az ellenséges és megbízhatatlan elemek eltávolítása után a vasút vezetése politikailag és szakmailag megerősödött, de ezzel korántsem lehetünk megelégedve. Tovább kell folytatnunk ezt a munkát.

II.

A személyzeti munka minőségi színvonalának emelése érdekében 50 személyzeti munkára alkalmatlan munkatársat váltottunk le. Helyettük munkás származású és politikailag képzettebb kádereket állítottunk be.

A személyzeti munka szélesebb körre kiterjed azáltal, hogy a személyzeti munkán dolgozók létszámát 107-ről 147-re emeltük fel. A jelenlegi összetétel a következő képet mutatja. Származás szerint: munkás 106, paraszt 20, alkalmazott 16, egyéb 5. Párttagság szerint: MKP 115, MDP 15, volt SZDP 17. Pártiskolai végzettség szerint: 5 hónapost végzett 10, 3 hónapost végzett 14. Jelenleg 6 van 5 hónapos pártiskolán és 10 elvtárs tanul egyetemen. A személyzeti hálózat kiépítésével a legfontosabb 65 állomáson, fűtőháznál és pályafenntartási főnökségeknél biztosítjuk a tervszerű kádermunkát (Sztálinváros, Diósgyőr, Záhony).

III.

A személyzeti munka további megjavítására a következőket hajtjuk végre:
1. Központi szerveinknél (főosztály, hivatalok, igazgatóságok) a forgalmi, kereskedelmi, vontatási, pályafenntartási osztályokon személyzeti csoportokat kell szervezni a meglévő szakszemélyzeti csoportok helyett.

2. A személyzeti hálózat kiépítését 40 szolgálati helyen június 30-ig, 25 szolgálati helyen augusztus 20-ig hajtjuk végre.

3. Megszüntetjük a szakvonali vezetők felelőtlenségét, ami a kádermunka terén tapasztalható, és fegyelmileg felelőssé tesszük őket munkatársaik kiválogatásáért, azok neveléséért és fejlődéséért. Május 15-ig a szakmai kollégium megtárgyalja, hogy a központi vezetőség 1951. május 20-i erre vonatkozó határozata hogyan lett végrehajtva.

4. A mérnökutánpótlást a MÁV stratégiai fontosságának megfelelően, az 1953-ban végző mérnökök közül (75) politikailag megbízhatónak a MÁV-hoz irányítását kell biztosítani.

5. A forgalmi középkáderek tervszerű utánpótlására határozattal kell biztosítani, hogy a technikumról és középiskolákról 1953. évben érettségizők közül 500 politikailag megbízható káder kerüljön a vasúthoz, mert a Tervhivatal által engedélyezett 240-es keret a szükségletnek csak mintegy 50%-át fedezi.

Bognár Imre
politikai főosztály vezető

Bebrits Lajos

Badacsonyi György
személyzeti főosztály vezető

Prieszol József
a miniszter első helyettese

Bebrits Lajos újabb jelentése a Titkárság 1951. február 14-i és 1952. július 16-i, a MÁV kádermunkájára vonatkozó határozatának végrehajtásáról, 1953. március 31. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e. Öt gépelt oldal, eredeti példány.

13

AKIK SZEMÉLYAUTÓT VÁSÁROLHATTAK

1953. április 17.

Az alább közölt dokumentum bizonyítja, hogy a Rákosi-rendszerben nemcsak az autóvásárlás, hanem még a tulajdon szerzésének elvi lehetősége is kedvezménynek számított.

Feljegyzés Rákosi Mátyásnak és Gerő Ernőnek

1952-ben és 1953 eddig eltelt időszakában az Autókereskedelmi Vállalat kedvezményes áron Herczeg Ferenc és részben Bebrits Lajos elvtárs engedélye alapján a következők részére adott el személygépkocsikat.

Vásárló neve	Foglalkozása	Eladási ár, Ft	Normál ár, Ft	Különbözet, Ft
Kazal László	színművész	1776	8 883	7 107
Gerevich Aladár	olimpiai bajnok	1776	8 883	7 107
Wohlmuth Emil	OT-tisztviselő	1422	7 107	5 685
Németh Imre	olimpiai bajnok	4738	23 690	18 952
Horváth Gyula[1]	OT-tisztviselő	1776	8 883	7 107
Székely László	FIK-igazgató	3198	5 331	2 133
Dorogi Andor	élsportoló	2844	4 738	1 894
A normál és eladási ár közötti különbözet				49 985

Az Országos Tervhivatal mint árhatóság 1951. októberben rendezte a használt gépkocsik eladási árát, amely szerint az Autókereskedelmi Vállalat által felvásárolt használt gépkocsik felvásárlási árához közületeknek 200%-os, magánszemélyeknek 400%-os felárat kell felszámolni, ehhez jön még az Autókereskedelmi Vállalat 18%-os haszna. A rendelet semmiféle „alapáron" való eladást nem tesz lehetővé. A fenti esetekben így a rendelettől eltérően engedélyezték a kedvezményes vásárlást. Székely László és Dorogi Andor esetében az eladás 200%-os, a többi esetben pedig bekerülési áron, azaz minden felár nélkül történt.

Az első két személynek a kedvezményes áron való vásárlást Bebrits elvtárs engedélyezte, amelyhez az Országos Tervhivatal hozzájárult. A többi esetben az engedélyt Herczeg Ferenc elvtárs adta meg.

Különösen feltűnő, hogy az Országos Tervhivatal saját tisztviselőinek milyen alacsony áron engedélyezte a személygépkocsik vásárlását.

Rákosi Mátyás és Gerő Ernő részére ismeretlen személy által készített feljegyzés az „alapáron" forgalomba hozott személygépkocsikról, 1953. április 17. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 168. ő. e. Titkos, készült két példányban, egy gépelt oldal, aláírás nélkül. A feljegyzésre kézzel ráírva: „Lássa Rákosi e. IV. 18-án Gerő". Nincs nyoma, hogy a feljegyzésnek az érintettekre nézve bármiféle következménye lett.

1 Neve mellett az iratra kézírással rávezetve: „Vas Zoltán titkára volt..."

14

A GUMIVASÚT

1953–1956

Hogyan kell megoldani a vasúthiányos kistérségek közlekedését? A kollektív emlékezet még ma is őrzi a Dunapataj–Baja–Kalocsa közötti, gumivasútnak csúfolt vonatpótló közúti járatok emlékét. Az 1956. szeptember 10-én megindított menetrend szerinti vasútpótló járatokon vasutasok teljesítettek szolgálatot. A díjszabás mellett számos vasúti forgalmi szabályt alkalmaztak. Az állomások több helyen magánházakban kialakított irodák voltak. Maguk a vasutasok is szégyellték, hogy „gumivasúton szolgálnak".[1] A vasútpótló autóbuszokon és tehergépkocsikon MÁV-menetdíjak voltak érvényben.

A) Bebrits Lajos figyelőlapja Katona Antalhoz 1953. augusztus 3.

Van egy csomó olyan MÁV vicinális vonalépítési szükséglet, amelyekre megfelelő beruházási összeget nem tudunk előteremteni. Hosszú évek telnének el, amíg ezt biztosítani tudnánk, viszont e községeket be kell kapcsolni a forgalomba. Most, amikor még fővonalak is vannak, ahol a második vágányt nem tudtuk megépíteni fedezet hiányában, kilátástalannak látszik, hogy mellékvonalú vasutak építésére tudjunk költségösszeget fordítani. A fővonalú vasútépítéseket természetesen feltétlenül meg kell csinálnunk, és arra kell törekedni, hogy az ezekhez szükséges pénzt mielőbb megkapjuk. A mellékvonalon történő vonalépítkezéseket azonban teljesen el lehetne mellőzni, ha vonatpótló autóközlekedés rendszerét vezetnénk be. Ez azt jelentené, hogy a fővonali állomás kezdő- vagy végpontjától a forgalomba bekapcsolandó mellékvonali községekbe menetrendszerű autóbuszjáratokat indítanánk. Sok esetben nem volna elegendő egy autóbusz, hanem két-három autóbusz is kellene az utasforgalom lebonyolításához. A darabáru-szállítást szintén rendszeres darabárus járatokkal bonyolítanánk le, ugyanígy a tömegárukat, amelyek után közvetlenül a címzetthez szállítanánk ki az árut. Mindezt természetesen a MÁV bonyolítaná le, a Tefu- és a Mávautkocsik igénybevételével. Arra kell törekedni, hogy egységes MÁV-díjtétel kerüljön itt alkalmazásra. A MÁV-jegyekkel, illetve a MÁV-fuvarlevelekkel lehetne a gépkocsi-fuvarozásokat igénybe venni. Véleményem szerint sokkal olcsóbb megoldást jelentene ez, és ugyanakkor hamarább juttatnánk a mellékvonali helyeket megfelelő közlekedéshez. Egy feltétele természetesen van a fentieknek, mégpedig az, hogy legyen rendes keménýburkolatú út. Azok a vonalak, amelyeken elsősorban meg kívánom valósítani e rendszert:

1 Balázs Géza: Gumipitypang, gumivasút. *Magyar Nyelvőr,* 129. évf. 2005. 3. sz. http://www.epa.oszk.hu.

1. Lenti–Nagykanizsa
2. Csongrád–Szeged
3. Hajdúnánás–Polgár–Mezőcsát

A fentieket megelőzően, mintegy kipróbálva a rendszert, Dunapataj–Kalocsa–Baja községek között kellene ezt bevezetni, természetesen csak addig, amíg itt a vasútvonal megépül. Szeretném, ha e kérdéssel behatóan foglalkoznának, és a közeljövőben nálam megtartandó értekezleten részleteiben tárgyalnánk meg. Addig mindegyik szakszolgálat a maga részéről kellően készítse elő a kérdést.

Bebrits Lajos figyelőlapja Katona Antal miniszterhelyetteshez, 1953. augusztus 3. MOL XIX–H–1–p 3. doboz. Két gépelt lap.

B) Közlekedés- és postaügyi minisztériumi értekezlet jegyzőkönyve 1956. augusztus 4.

Bebrits miniszter elvtárs előadja, hogy a felszabadulás óta eltelt évek során nem volt mód azokat a bűnös mulasztásokat pótolni, amelyeket a Horthy-rendszertől örököltünk. Jelenleg az ország területén kb. 500 km-re tehető azoknak a hiányzó vasúti vonalaknak a hossza, amelyeknek megépítése gazdaságilag és kulturális szempontból elsőrendű fontosságú volna.[2] Ilyen irányú interpelláció hangzott el az Országgyűlés legutóbbi ülésszakán a közlekedés- és postaügyi miniszter felé a Dunapataj–Kalocsa–Baja vasútvonal megépítése ügyében. Az interpelláció annál is inkább indokolt volt, mert ennek a vonalnak a földmunkái már nagy részben készen voltak. A második ötéves terv azonban a vasútvonal megépítését ennek ellenére sem teszi lehetővé. A kérdés megoldása érdekében, szoros együttműködésben az érdekelt közlekedési ágakkal, a vasúti szállításhoz csatlakozóan gépkocsi-szállítással kell biztosítani ezeknek a vidékeknek a bekapcsolását az ország vérkeringésébe. Lényegében tehát arról van szó, hogy a meglévő közutakon azoknak megfelelő, de nem nagymértékű munkával, nagy gépkocsiforgalom lebonyolítására alkalmassá tételével, a vasúthoz igazodva és kapcsolódóan menetrendszerű és állandó személy- és tehergépkocsi-forgalmat kell beállítani. A kérdés megoldása egy sor koordinációs problémát vet fel. Ilyenek: menetrendek összehangolása, díjszabási összhang biztosítása, köteléki úton, teljes fuvarjogi és fuvarozásszabályozási koordináció és utoljára, de nem utolsósorban a kapcsolatok biztosítása műszaki szempontból. Mindezekben a kérdésekben természetszerűen a MÁV-hoz kell igazodni a szabályozás elkészítésében, a gépkocsikat azonban – legalábbis az első időben – a VI. főosztálynak kell rendelkezésre bocsátania.

Miniszter elvtárs előadása alapján élénk vita alakult ki. A vitában részt vettek Ivócs Béla, Földvári László, Németh József, Déri Tibor, Prieszol József, Csamangó Henrik, Bella Mihály és Kerényi Rezső elvtársak.

2 Erre vonatkozó számításokat a dokumentumok között nem találtam. Valószínűleg Bebrits személyes véleménye.

A vita során elhangzottakból miniszter elvtárs örömmel vette tudomásul, hogy ebben a kérdésben a KSZTT, I. fő[o.], VI. fő[o.], VTKI és ATUKI[3] néhány dolgozója (Hegedűs Gyula, Mátyássy Zoltán, Benkő László, Puskás László) részéről évek óta komoly tanulmányok folynak, és ezek lehetővé teszik, hogy a kérdést a leggyorsabban a gyakorlati megoldás útjára tereljük. Miniszter elvtárs ezért a jelzett szerveknek, az említett dolgozóknak köszönetét és elismerését nyilvánította.

A beható vita után három alapvető kérdésben kellett határozathozatal előtt dönteni:

1. a hiányzó vasúti vonalak pótlása gépkocsi-közlekedéssel;

2. a meglévő gyenge forgalmú vasúti mellékvonalak forgalmának lebonyolítása gépkocsikkal;

3. a forgalom lebonyolításához szükséges gépkocsik a vasút- vagy a gépkocsi-közlekedés állagába tartozzanak-e?

ad 1. Az értekezlet minden résztvevőjének teljes egyetértésével elsősorban a hiányzó vasúti vonalak pótlása érdekében kell gépkocsikat forgalomba állítani.

ad 2. Az I. fő[o.] és a KSZTT képviselője fenntartották álláspontjukat, hogy elsősorban vasútüzemi, de nem kevésbé gazdaságossági szempontból – és ez utóbbi mind vasúti, mind népgazdasági értelemben vett gazdaságossági kérdés –, ha csak kísérletként is, egyidejűleg neki kell látni a meglévő gyenge forgalmú vasúti mellékvonalak forgalmának gépkocsival történő lebonyolításához. Ez a kísérlet annál is inkább megkezdhető, mert a Balassagyarmat–Ipolytarnóc vonal e tekintetben alapos megvizsgálásra került, és ez utóbbi megállapításai alapján a vonatpótló forgalom itt beállíthatónak látszik. Az I. főosztályt képviselő Németh vez. ig.-h. elvtárs kijelentette, hogy a teherforgalmat illetően a MÁV saját gépkocsikból hajlandó ezt a forgalmat felvenni. Miniszter elvtárs ebben a kérdésben úgy döntött, hogy elvben tudomásul veszi ennek szükségességét és lehetőségeit, és a közeli későbbi időpontban visszatérve erre, döntést hoz.

ad 3. Mind a hiányzó, mint az esetleg későbbi időpontban megépítendő vasútvonalak pótlására beállítandó gépkocsik személyzettel együtt a VI. főosztály állagában maradnak. Gyakorlati tapasztalatok alapján később ezt a kérdést ismét vizsgálat tárgyává lehet tenni. Az értekezlet a következő határozatokat hozta:

1. Állandó bizottságot kell alakítani a KSZT mellett a következők részvételével: Déri Tibor, a bizottság vezetője, Benkő László, VI. főo., Takács Endre, VI. főo., Horváth János, IX. főo., Mátyássy Zoltán, VTKI, Palotás Zoltán, ATUKI, Vadászi József, Posta. A bizottság munkájába szükség szerint be kell vonni az érdekelt főosztályokból, a minisztériumi titkárságból megfelelő szakértőket és munkatársakat. Értelemszerűen vonatkozik ez esetleg más tárcák képviselőinek bevonására is. Az állandó bizottság a KSZT mellett működő állandó bizottságoknak az ügyrendje szerint működjék. A bizottság munkája kétirányú:

- előkészítése a forgalomnak a jelzett vonalon történő felvétele érdekében szükséges intézkedések tárgyában;

3 Központi Szállítási Tanács Titkársága, Vasúti Tudományos Kutató Intézet, Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet.

– folyamatos megvizsgálása annak, hogy mely viszonylatokban szükséges további vonatpótló járatok szervezése, és jóváhagyás esetében elő kell készíteni az e forgalomnak felvétele érdekében szükséges intézkedéseket is.

2. A Posta bevonásánál biztosítani kell, hogy a vasúttól elzárt területeken a postazárlatokat is ezekkel a járatokkal továbbítsák, azonban ez a Postára a jelenlegi anyagi terheknél több költséget nem róhat.

3. Amint ez fentiekben elvileg leszögezésre került, meg kell teremteni a menetrendi, díjszabási, fuvarjogi és műszaki összhangot az érdekelt közlekedési ágak között a vasúthoz alkalmazkodva. A forgalom lebonyolítása érdekében szükségessé váló műszaki létesítmények (személyforgalom: váróhelyiségek, áruforgalom: raktárak) felállítását a két érdekelt főosztálynak feltétlenül biztosítania kell. Figyelembe kell venni, hogy a vasúttól elzárt helyeken építendő létesítmények felállítása ott történjék, ahol a vasútvonal lesz.

4. Ahol annak lehetősége van, a hajócsatlakozó forgalmat is fel kell venni.

5. A IX. főosztálynak haladéktalanul hozzá kell látnia a számításba jövő utak megvizsgálásához és a szükséges munkálatok: felületi kezelés, részleges kiszélesítés, útjelzések kitűzése stb. elvégzéséhez. Leszögezést nyert, hogy olyan mértékű munkák elvégzése az útvonalaknál, mint a transzmódosítás, e miatt a forgalom miatt nem válnak szükségessé, és ezeket nem is kell számításba venni.

6. Elhatározást nyert, hogy elsőként a már fontosabb említett Dunapataj–Kalocsa–Baja útvonalon kell a forgalmat megindítani folyó évi szeptember hó 1-jére.

A közlekedés- és postaügyi miniszter által a vasúttól elzárt területek személy- és áruszállítási problémái tárgyában tartott értekezlet jegyzőkönyve, 1956. augusztus 4. MOL XIX–H–1–p 3. doboz. Három gépelt oldal. Az értekezleten jelen voltak: Bebrits Lajos miniszter, Katona Antal, a miniszter első helyettese, Prieszol József miniszterhelyettes, Földvári László miniszterhelyettes, Karáth Ferenc, a miniszteri titkárság vezetője, Németh József MÁV-vezérigazgató-helyettes, Ivócs Béla, az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője, Balla Mihály, a KPM IX. főosztályának vezetője, Kerényi Dezső, a KPM I/1. szakosztály vezetője, Csamangó Henrik, a KPM I/5. szakosztály vezetője, Tölgyes Lajos, a KPM I/7. szakosztály vezetője, Lindner József, a KPM I/8. szakosztály vezetője, Horváth János, a KPM IX. főosztályának vezetője és Déri Tibor, a Központi Szállítási Tanács titkára.

15

FOLYTATÓDJANAK-E A VASÚTON A TISZTOGATÁSOK?

1953. szeptember 3.

Az ellenségkereső kampányokban aktívan részt vevő kádereket megzavarta az MDP KV 1953. júniusi határozata (gazdaságpolitika korrekciója, törvénytelenségek bírálata, életszínvonal emelése). 1953 őszére kiderült, másként értelmezik az új kormányprogramot a személyzetisek, a politikai tisztek és a pártközpont, mint a vasút szakmai vezetői. A szakosztályvezetők – hivatkozva az új kormányprogramra – azt vélelmezték, vége az ellenségkeresésnek. A pártkáderek ezt még másképp látták: „A kormányprogramot azonban nem mi értettük félre. […] Mi a kormányprogramot úgy értelmezzük, hogy a kádermunkából ki kell űzni azokat a káros, merev, túl baloldali nézeteket, amelyekkel az ellenség helyett esetleg az ellenség által megtévesztett, egyébként becsületes dolgozókat távolítottuk el magunktól. De az osztályellenség elleni harcot továbbra is változatlanul kell vinnünk, és mi nem szüntettük be egy percre sem." (Holló Lajos levele az MDP KEB-hez, 1953. szeptember 28. MOL M–KS 276. f. 95. cs. 75. ő. e.)

A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium személyzeti főosztálya vezetőjének levele az MDP KV ipari és közlekedési osztályához

Kedves Bangó elvtárs!

A vasút egész területén folytatott felderítés az ÜVB-sekkel, Fb-sekkel, valamint a kémelhárítók felderítésének alapján részben a felszabadulástól megmaradt titkos és bizalmas ügyiratok alapján történt, mely anyag a XI. főosztály birtokában volt. Tehát egyik része ennek alapján, a másik része pedig a káderanyagokban talált életrajzokból, valamint a szolgálati táblázatok alapján, melyet részben azok, akik ennek a szervezetnek tagjai voltak, saját maguk írtak be, részben pedig a szolgálati táblázatba még a felszabadulás előtt az illetékes szakszolgálatok vezetői vezettek be. Már ennek az összeállításánál többször felmerült az a kérdés, hogy akiknek feladatuk kimondottan a vasút egész egységében a kémelhárítás volt, róluk semmilyen anyag sem szolgálati táblázatban, sem saját anyagukban (kérdőív, önéletrajz), sem pedig a XI. főosztály birtokában lévő bizalmas ügyiratokban nem található. Ez részben az egyes volt ÜVB-sek elmondása, részben a hallomásokból lehetett arra következtetni, hogy ennek a szervezetnek kik voltak a tagjai. Azonban akkor, amikor végső fokon az ÜVB-sek névsora össze lett állítva, és a hatóság őrizetbe vette ezeket a dolgozókat, a hatóságnál ezek a személyek jegyzőkönyvi vallomások alapján mondották el, hogy ennek a (kémelhárítás) szervezetnek kik voltak a tagjai. Természetesen úgy az ÜVB-sek, mint azok a személyek, akik az elhárító szolgálatban vettek részt, igen nagy része azóta sem találkozott egymással, az ország különböző helyein teljesítenek ma szolgálatot,

vagy éppen Nyugatra távoztak, nyugdíjba mentek, esetleg el is haláloztak. Tehát a vallomást tevők csupán annyi támaszpontot tudtak ebben a kérdésben adni, hogy megjelölték a nevüket és a felszabadulás előtti szolgálati helyeiket. Tehát ilyenformán a hatóságnál lévő jegyzőkönyvi adatok nem sokat értek, mert hiszen pontosan kellett ezután behatárolni azt, hogy pl. ki ennek a szervezetnek tagja volt [sic!] 1942-ben, és szolgálati helye, mondjuk, Kolozsvár volt, azóta hová lett, mi történt vele, illetve jelen pillanatban melyik szolgálati helyen van.

A hatóságtól megkapott ilyen irányú kivonatot, melyben csak név és az akkori szolgálati hely volt megjelölve, a MÁV birtokában lévő úgynevezett statusból kellett megállapítani, hogy ezek a személyek jelen pillanatban hol teljesítenek szolgálatot, mi a beosztásuk, lakásuk stb. A mellékelt kimutatás[1] a fent írtak figyelembevételével készült, és melyben a személyek pontosan meg vannak jelölve lakás, anyja neve és szolgálati hellyel éppen azért, hogy névcsere vagy tévedés ne állhasson elő. Most már az a kérdés, mert hiszen tudvalévő, az őrizetbe vett ÜVB-sek vallomásai szerint, hogy a névsorban, illetve a kimutatásban szereplők annak figyelembevételével, hogy a múlt rendszerben milyen beosztásban voltak és milyen szolgálatot teljesítettek, éppen az elhárítás terén kaptak 3, esetleg 6 vagy még több pengőt naponta az ilyen irányú szolgálataikért. Ezek közül a személyek közül ma is többen vezető funkciót töltenek be, és ezért tartjuk szükségesnek a fent írtakat a párttal közölni, hogy ezekkel a személyekkel szemben milyen álláspontot képviseljünk, illetve mi történjen velük, hiszen jó részük pártunknak is tagja. Kormányunk programját ismerjük, és tudjuk azt is, hogy amnesztiában részesültek a letartóztatottak és a kitelepítettek, és éppen ezért szükséges, hogy ebben a kérdésben a párt részéről segítséget kapjunk, hogy a fent írtak tudomása mellett is maradhatnak-e ezek a személyek a párt tagjai, illetve vezető funkcióban. A kimutatásban ilyen vezetők szerepelnek, mint pl. *Arató Károly Bp. MÁV Ig. vezetője, Kmetty Imre I/2. szakoszt. vez., Szentirmai Károly OT, Pásztori István I/3D oszt. vez., Szebecsényi István VSZTK főszerk., Rostási István volt II. főoszt.vez stb.*,[2] akik közül pl. *Arató Károly főig.*[3] mindaz ideig, míg az ÜVB-sekkel kapcsolatos dolgok zajlottak, részben kórházban és szabadságon töltötte idejét ideg-összeroppanás miatt, nyilván számítva arra, hogy az ÜVB-sek az ő tevékenységéről is fognak beszélni, és ennek értelmében ő is őrizetbe lesz véve, azonban mióta az amnesztiarendelet kijött, meggyógyult és annyira aktív és tevékeny, hogy pl. Győrben az egész kis helyen úgy az osztálymérnökségnél, mint az állomási személyzeti munkatársakkal ellenőrzése során 1 1/2–2 órát is tartózkodott, és a legapróbb részletekig megtárgyalta az ott lévő személyzeti munkatársakkal, mi a feladatuk, milyen a szervezeti felépítés, milyen személyekkel foglalkozzanak stb. Hiszen ezzel semmi baj nem volna, de hosszú időn keresztül nem tudtuk rávezetni ezeket az elvtársakat arra, hogy törődjenek ezzel a kérdéssel, és ma pedig olyan apró, részletekig menő kérdésekkel is foglalkoznak, amelyhez sem fizikailag idejük nincs, de hiszen mint ilyen magas beosztásban lévőknek az ilyen irányú ellenőrzés nem is feladatuk.

1 A kimutatás hiányzik.
2 A dőlt betűvel szedett szöveg az iratba kézzel beírva. Rostási István neve helyesen: Rostássy István.
3 Arató Károly a MÁV budapesti igazgatóságának vezetője 1949. március 15–1957. augusztus 31. között.

Lehet, hogy nincs ennek a kérdésnek különösebb jelentősége, de ugyanilyen formában a fordítottja is fennállhat, hogy azok, akik annak idején ezeknek a személyeknek a munkásosztály árulásáért napi 3 vagy 6 pengőt fizettek, ma sem hagyják őket tétlenül, és előfordulhat, hogy ugyanezek ma is feladattal látják el őket.

A fent írtak alapján ezt a kérdést saját hatáskörünkben rendezni nem tudhatjuk, csak központilag.

Elvtársi üdvözlettel:

Badacsonyi György

Badacsonyi György, a KPM személyzeti főosztály vezetőjének levele az MDP KV ipari és közlekedési osztályához, 1953. szeptember 3. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 75. ő. e. Két gépelt oldal.

16

KÖZÁLLAPOTOK A FŐVÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉSBEN

1953

Az 1950-es évek első felétől a villamosközlekedés jövőbeni szerepének megítélésében komoly nézeteltérés volt a KPM és a Fővárosi Tanács között. Bebrits álláspontja szerint a sínhez kötött villamos akadály, a túlterhelt városközpontból el kell távolítani a síneket. A főváros így sikertelenül törekedett a villamosközlekedés fejlesztésére. A korban a tömegközlekedés fejlesztését az ún. rejtett tartalékokra alapozták. 1953-ban állapodott meg az Országos Tervhivatal és a Budapest Városi Tanács a főváros általános rendezési tervének irányelveiről. Ennek lényege: a létesítendő országos autópályákhoz csatlakozó gyorsforgalmi úthálózatot kell tervezni a Hungária körút vonalára támaszkodva. A Hungária körút kiszélesítését mielőbb végre kell hajtani. Ki kell szélesíteni a városba vezető főutakat, át kell építeni a legfontosabb forgalmi csomópontokat. A 3. ötéves terv végéig meg kell építeni a Csepel–Budafok és Újpest–Óbuda közötti hidakat. Meg kell teremteni a Kelenföldi és a Nyugati pályaudvar összeköttetését. El kell sorvasztani a Budapest-Dunapart és Budapest-Vizafogó pályaudvarokat. Ki kell építeni a földalatti kelet–nyugati és észak–déli vonalát. A belső városrészekből ki kell szorítani a közúti közlekedést akadályozó villamosokat, s helyettük trolibuszokat és autóbuszokat kell beállítani. (Vö. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 170. ő. e.) Az 1950-es évek közepére a növekvő forgalmi igények, a fokozódó terhelés és a javítások elmaradása miatt a villamoshálózat lepusztult. Nem vásároltak új járműveket, és elmaradtak a vágányfelújítások is.

Az MDP KV adminisztratív osztály munkatársának feljegyzése
1953. október 8.

Felkeresett a napokban Nezvál Ferenc elvtárs, a Fővárosi Tanács elnökhelyettese. Amit elmondott, lehet, hogy – legalábbis nagyrészt – ismeretes a vezető elvtársak előtt, mégis szükségesnek látom, hogy azt közöljem. Többek között az alábbi problémákat vetette fel:

[...] Nap nap után, különösen a kora reggeli órákban, botrányos jelenetek játszódnak le a munkába igyekvők részéről közlekedési eszközeink zsúfoltsága miatt. Egy-egy kerületből átlag 70 000 ember utazik munkahelyére. Elszállításukhoz közlekedési eszközeink rendkívül gyérek. Az utóbbi időben kapott a tanács 250 autóbuszt, trolit, megépítették a gyorsvasutat, a forgalom azonban 250%-kal nagyobb, mint 1938-ban, ami miatt óriási a zsúfoltság, reggelenként ezrével késnek el dolgozók emiatt munkahelyükről, és ezért mindenki a tanácsot szidalmazza. Villamossíneink több, igen fontos helyen lehetetlen állapotban vannak, vannak vonalak, ahol 20 évvel ezelőtt lefektetett síneken, illetve a villamosok valósággal a földön járnak. Évek óta a Fővárosi Tanács hiába kopogtatott, a Közlekedési Minisztérium nem tudott biztosítani új síneket. Ennek következtében villamosaink járata lassú, ami még inkább fokozza a zsúfoltságot. Általában leromlott a kerületek úthálózata: gyalogjárók, kocsiutak gödrösek, a közlekedés rajtuk lassú, veszélyes és tönkreteszi a közlekedési eszközöket.

Az utóbbi hetekben többször órákon át tartó villanyáram-korlátozás volt. Villamosok, trolik leálltak az utcán. Üzemi dolgozók, közlekedési alkalmazottak keresete erősen csökkent. A Fővárosi Tanácsot előzetesen ezekről a korlátozásokról senki nem értesítette, sőt minden felvilágosítást megtagadtak tőlük, ilyen módon a lakosságot nem tudták megfelelőképpen tájékoztatni és megnyugtatni, ellenkezőképpen, a közönség a tanácsot vonta mindezekért felelősségre. [...]

A Fővárosi Tanács vezetői úgy látják, hogy egyre-másra veszik el a minisztériumok a különböző gazdasági és kereskedelmi szervek irányítását tőlük, a lakosság szükségleteinek kielégítésével nem törődnek, a tanácsoknak a minisztériumok utasításokat adnak, úgy kezelik, mint valamelyik osztályukat, a tanács vezetőinek kérését sok esetben meg sem hallgatják.

Minden szépítés nélkül, helyenként elég nyersen, úgy írtam le ezeket a kérdéseket, amilyen formában felmerültek. Úgy gondolom, komolyan kell foglalkoznunk és erőnknek, valamint a kérdések sorrendi fontosságának megfelelően intézkednünk kell a sürgős megoldásuk érdekében.

[olvashatatlan aláírás]

Az MDP KV adminisztratív osztály munkatársának feljegyzése a Fővárosi Tanács elnökhelyettesével történt beszélgetéséről, 1953. október 8. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 170. ő. e. Szigorúan bizalmas. Három gépelt oldal, készült három példányban. A lakáshiányról, a gázfűtés elégtelenségéről, a zsúfolt és piszkos iskolákról, az élelmiszerboltok előtti sorban állásról szóló részek közlésétől eltekintettünk.

17

KÖZHANGULAT A MUNKÁSVONATOKON

1953. december 22–29.

Az alább közölt dokumentumok a naponta munkahelyük és otthonuk között ingázó dolgozók megpróbáltatásait élénk színekkel, de nem eltúlzottan mutatják be. Nincs nyoma annak, hogy Rákosi választ íratott volna Kárpáti Pál hozzá írt levelére, viszont Horváth Rózsa, az MDP KV agitációs és propaganda osztályának munkatársa hasonló tárgyú feljegyzését már nem hagyta szó nélkül. Még a Horváth-féle feljegyzés napján Rákosi Bebrits Lajosnak írt egy rövid üzenetet: „Én úgy tudtam, hogy munkásvonatok teherkocsijai személyszállításra át vannak alakítva, most látom, hogy nincs bennük fűtés, világítás stb. Ez helytelen is, változtatni kell rajta. Tegyen megfelelő javaslatot. R." (MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e.)

A munkásvonatok közlekedtetésének mélypontja 1954 január–februárja volt. Ebben a két hónapban az összes munkásvonat egyharmada késéssel érkezett a végállomásra. 1954. március 14-én a MÁV szervezetében – a személyforgalom körülményeinek javítása érdekében – személyszállítási csoportokat állítottak fel. A marhavagonokat a munkásvonatokból 1954 őszén vették ki. Mindez azonban csak úgy volt lehetséges, hogy 123 személyszállító vonattal kevesebbet állítottak forgalomba. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 161. ő. e.) A marhavagonok így sem tűntek el végleg a személyszállításból, a munkásvonatokból kivett kocsikat mellékvonali, rövid távolságra közlekedő vonatokhoz kapcsolták.

A későbbiekben, a Kádár-korszakban is a munkásvonatok maradtak a MÁV leginkább lepusztult szerelvényei. 1960-ban a vasúti közlekedés műszaki színvonaláról készített jelentés szerint „a Budapestről kiinduló, valamint az oda érkező, kizárólag munkásvonat jellegű vonatok kihasználtsága állandóan 120–150% körül van. [...] Egyes munkásvonatok, amelyek tengelyszáma meghaladja a mozdonyok fűtési kapacitását, csak előfűtéssel közlekednek, megfelelő számú kazánkocsi hiányában. A kocsik tisztán tartása nem kielégítő, amelyben igen nagy része van az utazóközönségnek is." (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1960. 4. ő. e.) A munkásvonatok atmoszférájába Tarr Sándor remek szociográfiája (A 6714-es személy. Első megjelenés: Mozgó Világ, 1978. október) nyújtott bepillantást.

A) Kárpáti Pál levele Rákosi Mátyásnak 1953. december 22.

Kedves Rákosi elvtárs!

Ezúton hívom fel a KV figyelmét a Közlekedésügyi Minisztérium, ill. a MÁV Budapesti Igazgatóságának népi demokráciánk és pártunk politikája ellen uszító tevékenységére. E sorok írásos bizonyítékául szolgáljanak a MÁV Budapesti Igazgatóságának menetirányító osztály dokumentációi, másrészt a Budapesten dolgozó, de vidékről vonaton bejáró dolgozók tízezrei.

Közismert tény a közlekedés hiányossága, különösen a vonatok késése, a szerelvények hiányos felszerelése. Az illetékes szervek figyelmét több ízben felhívtuk e hiányosságok kiküszöbölésére, sőt a sajtó és rádió is részben jó munkára buzdító, részben kritizáló hangjátékokon, ill. cikkeken keresztül foglalkozott a vasúttal. A figyelmeztetésre, elvtársi bírálatra válasz nem érkezett, ill. a válasz az volt, hogy fokozottabban késnek a vonatok, továbbra is sötétek és hidegek a vagonok – jelentős részükben a padok is hiányosak stb. E tények arra késztetik az öntudatos, becsületes dolgozókat, hogy előbbi vonatokkal jöjjenek be a munkába, másrészt a kevésbé igyekvők késve érkeznek a munkahelyükre. Este pedig fáradtan, késve érkeznek haza.

A sötét vagonok nagyrészt megakadályozzák a szűk hely maximális kihasználását, másrészt kénytelenek a hidegben nyitott ajtók mellett utazni, ill. a lépcsőn állva vagy egy későbbi vonatot megvárva munkahelyükre beutazni a dolgozók. E röviden ismertetett dolgok (tán így leírva nem hatnak elég borzasztóan, de naponta végigkínlódva, összepréselődve, egymást szidva igen) a kevésbé öntudatos emberekből kormányzatunkat, ill. vezető elvtársainkat szidalmazó szavakat váltanak ki, s előfordul, ill. láttam olyan plakátot, amelyre hogy „A szocializmusban a legfőbb érték az ember", az volt ráírva: nem igaz! Mindez arra késztet, hogy megtudjam a MÁV-tól a hiányosságok okát, azt, hogy mi készteti őket a felelőtlen, különösen párttagokhoz méltatlan munkára.

A MÁV Budapesti Igazgatóságának párttitkára: én is csak annyit tudok, mint az elvtárs. Hivatali pártszervezet vagyunk. De tudtommal a szén és az utazó közönség az oka a meglévő hiányosságoknak. Adatokat sorolt fel a kártevésre: elloptak 16 kályhát, 1600 db villanyégőt, megvertek kalauzokat stb. Felhívtam a figyelmét a nyilvános kritikákra, miért nem reagálnak rá? Nem rám tartozik – volt a felelet. (Több ezer dolgozót irányító szervezet párttitkára!?)

A lopásokat, az utazók kártevő munkáját elítélem, harcolok ellene, de meg kell szüntetni ezek objektív lehetőségeit is. Ha ég a tűz a kályhákban, ha ki van világítva a szerelvény, ha a kalauz rendesen ellátja a szolgálatát, még véletlenül sem fordulhat elő ilyesmi.

A párttitkár a menetirányító osztályra küldött, ők csinálják, majd adnak felvilágosítást.

A menetirányító osztály vezetőségével való beszélgetésem egyenlő a Sztálin elvtárs által leírt fecsegővel való beszélgetéssel. Mi mindent megteszünk, elkövetünk ... de a szén. Megjegyzésemre, hogy tudtommal a tavalyihoz képest javult a szén minősége, helyeseltek .... de! A konkrét esetek tömegeit vetettem fel, amikor nem a rossz szén (a vonatok lassú menete), hanem a felületes nemtörődömségből késnek a vonatok. A jelenlévők erre azt mondták, hogy a felelős elvtársak meg tudják indokolni cselekedetüket. A jelenlévők, az osztály vezetői voltak itt a felelősök, de indokolni nem tudták a rossz munkájukat. A magatartásuk arra késztetett, hogy figyelmeztessem őket arra, hogy már egy ízben beszélgettem velük erről, amikor állásfoglalásuk hasonló volt, s bebizonyítottuk a Szabad Nép hasábjain, hogy nem a szén – objektív akadályok, hanem a felületes menetirányítók akadályozzák a vonatok pontos járatát. A nyilvános és személyhez szóló bírálat után akkor rövidesen megjavult a munka, eltűntek az objektív nehézségek. Régen volt, halványan emlékeztek csak erre a cikkre.

Kedves Rákosi elvtárs, nem kívánom észrevételeimet hosszabban fejtegetni (idejét igénybe venni). Lehet, hogy így leírva nem olyan sötét a MÁV munkája, mint azt megjegyeztem.

Bízom azonban abban, hogy az elvtársak meggyőződnek soraim valódiságáról s mindent megtesznek, hogy akár tudatos tevékenységből vagy esetleg objektív akadályokból adódó hiányosságokat felszámolják.

A hibák felülvizsgálatára egy-két javaslatot teszek:

1. Vizsgálják felül a MÁV politikai osztályának munkáját.

2. Vizsgálják felül a menetirányító osztály dolgozóinak politikai, szakmai felkészültségét és bérezését.

3. Vizsgálják felül a kocsiirányítók és anyagbeszerzési (ill. raktárak) munkáját,

4. valamint az üzemi pártbizottságok (mint pl. a Nyugati pu.) rendszeresen ellenőrizzék a gazdasági vezetők, valamint a pártcsoportokon keresztül a vasutas dolgozóink munkáját.

Kárpáti Pál (Hosszúberekpéteri) levele Rákosi Mátyáshoz a vonatokon uralkodó állapotokról, 1953. december 22. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e. Két gépelt oldal. Az irat formai jegyei arra utalnak, hogy az eredetileg kézzel írt levélről a pártközpontban gépelt másolatot készítettek, és ez került Rákosi Mátyás elé. Az átgépelt levelet 1954. január 5-én iktatták.

B) Horváth Rózsa feljegyzése
1953. december 29.

Az édesanyám december 19-én Monorra utazott a ceglédi munkásvonattal.[1] Az utazás alatt a következőket tapasztalta: a munkásvonat fűtetlen marhavagonokból állt, a vagonok is zsúfoltak voltak, s a munkások körében igen nagyfokú elégedetlenség és elkeseredés nyilvánult meg. A munkások nagy része hangosan méltatlankodott a vonatokon lévő rossz körülmények miatt, és azt hangoztatták, hogy a párt folyton azt mondja, a legfőbb érték az ember, és íme itt a példa, mennyire törődnek a munkások egészségével, nem bánják, sőt készakarva segítik elő a munkások megbetegedését. Többen közülük szidták a kormányt, amely a „feketézőknek" fűtött vonatot biztosít (a távolsági vonatokat értik ez alatt). Amikor az édesanyám vitába szállt velük – és mondta, hogy miért itt kiabálnak, miért nem szólnak az illetékeseknek –, csúnyán szidalmazták őt. Az általános mégis az

1 Az 1956 előtti ingázásról nem találtam statisztikai adatokat. A KSH 1954-ben megpróbálta az eladott bérletjegyek alapján felmérni az ingázók számát, 1956-ban pedig ipartelepenként összeírta az ingázó dolgozókat. Eszerint 1956-ban 216 ezren ingáznak. Ebből 175 ezren naponta utaztak munkahelyük és lakóhelyük között. Az átlagos utazási távolság 22,5 km, oda-vissza 45 km volt. Az átlagos utazási idő (a lakásból való kilépés és a munkahelyre való megérkezés közötti idő oda-vissza) pedig napi 3 óra. Budapestre 1956-ban 52 ezren jártak be az agglomerációs övezetből dolgozni. Vö. Zala György: Magyarország ipari dolgozóinak ingavándorlása. *Földrajzi Közlemények,* 1958. 265–284.

volt, hogy a vasutat szidták, és az a vélemény alakult ki, hogy a vasút tele van reakciósokkal, akik szabotálják a munkásvonatok fűtését. Többen azt javasolták, ha nem is adnak személykocsikat, legalább állítsanak be kályhát.

A fenti hangulat mindennapos, általános jelenség. A nővérem és a sógorom, akik bejáró munkások, nap mint nap elmondják, hogy ez az elkeseredett hangulat állandó a bejáró munkások között. Elmondják, hogy pl. sok kalauz nem mer a vagonokba menni a jegyeket kezelni, mert attól fél, hogy kidobják, és ilyen fenyegetések el is hangzanak az utazók részéről.[2]

Ezeket a panaszokat közöltem Csizmadia elvtárssal, a Szabad Nép levelezési rovata vezetőjével. Elmondotta, hogy ilyen panaszok tömegével érkeznek hozzájuk. Akartak róla cikket is írni, de Bebrits elvtárs nem engedte közölni, arra hivatkozva, hogy erre a célra nincs beruházási előirányzat, így a bajokon egyhamar nem is tudnak segíteni, és a cikket a nyugati rádió felhasználná ellenünk.

Véleményem az, hogy ha nem is tudunk gyökeresen változtatni a vasútnál lévő helyzeten, de valamilyen megoldást tudunk találni a vidéki dolgozók utazási körülményeinek megjavítására.

Horváth Rózsa
MDP KV agitprop. oszt. munkatársa

Horváth Rózsa, az MDP KV agitációs és propaganda osztály munkatársának feljegyzése a munkásvonatok állapotáról, 1953. december 29. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 288. ő. e. Egy gépelt oldal, eredeti példány.

2 Katona Antal miniszterhelyettes 1954. augusztus 26-ai jelentésében azt írja a munkásvonatok jegyvizsgálóinak magatartásáról, hogy „hozzájárultak az amúgy is ideges közönség és a vasutasok közötti súrlódásokhoz". (MOL–KS 276. f. 95. cs. 161. ő. e.)

18

A NÉPGAZDASÁG VESZTESÉGEI AZ UTAK ÁLLAPOTA MIATT

1954. október 5.

1945 után az úthálózat korszerűsítésére vagy útépítésre (Miskolc–Sátoraljaújhely, Nyíregyháza–Záhony) leginkább a hadászati-hadügyi megfontolásokból került sor. A KPM IX. út- és hídfőosztálya 1954-ben elkészítette az állami közutak korszerűsítésének 15 éves tervét, melyben 9500 vizes-makadám burkolatú út átépítése szerepelt. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 232. ő. e.) Ezt az programot a Minisztertanács finanszírozási okok miatt nem tartotta időszerűnek. Ennek ellenére a 15 éves terv elfogadása érdekében Bebrits 1955 januárjában az MDP KV Titkárságánál is lobbizott, miszerint az újabb számítások szerint az utak állapota miatti kár akkora, hogy „még egyszer nyomatékosan fel kell hívnom a titkárság figyelmét arra, hogy a közutak korszerűsítésének érdemben történő tárgyalása a népgazdaság érdekeinek alapvető sérelme nélkül további halasztást nem szenvedhet". (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 232. ő. e.) Bebrits Lajos 1955. július 16-án feljegyzésben fordult Rákosi Mátyáshoz a közlekedési infrastruktúra elhanyagolása miatt, ebben a közúthálózatról a következőket írta: „Útállapotunk következtében a gépjármű-közlekedés közel 4 milliárdos üzemeltetési költségében mintegy 1,2 milliárdra tehető az a többköltség, amely útjaink állapota következtében lép fel."

Az MDP KV ipari és közlekedési osztályának tájékoztatója Csergő Jánoshoz

Magyarország közúti hálózata 28 733 km. Ennek az úthossznak mindössze 13,4%-a van keményburkolattal (kő, keramit, aszfalt stb.) ellátva (3830 km). Legnagyobb része (77,2%, 22 200 km) vizes makadám, a többi pedig kavics- vagy földút. Közútjaink 14,6%-a jó, 33,6%-a közepes, 51,8%-a rossz állapotban van.[1] Meglévő útjainkból a felszabadulás után 736 km lett építve keményburkolattal és 437 km makadám útpálya lett korszerűsítve nemes zúzalékos aszfaltos bevonattal. Állami közútjaink értéke több mint 16 milliárd forint, a hidak pedig további 2 milliárd 480 millió forint értéket képviselnek.

Makadámútjaink közül 11 506 km még az első világháború előtt épült, legnagyobb részük tervek nélkül. Építésüknél a régi kanyargós nyomvonalakat nem igazították ki, az útpályákat nem emelték ki a terepből. Sok helyen vizenyős talajra, minden alapozás nélkül építették azokat. Ipari és bányavidékeink, jelentős városaink egy részét, pl. Salgótarjánt, Tatabányát, Szombathelyt stb. még ma is csak ilyen utakon lehet megközelíteni. Építésük idején ezek az utak az akkori könnyű szekérforgalom számára még megfeleltek, ma azonban, amikor a fogatolt fuvareszközök is 15–20 q rakománnyal közlekednek, és megnövekedett a gépjármű-

1 Reiff Frigyes az adatokat a „Kimutatás a közutak állapotáról 1954. július 1-jén" c. dokumentumból merítette. (MOL M–KS 276. f. 95. cs. 232. ő. e.)

forgalom is, amikor nem ritkán 20–30 to[nna] terhelésű nehézgépjárművek is közlekednek, útjaink jelentős része korszerűtlenné vált. Az útpályák nem bírják el a megsokszorozódott terhelést, vonalvezetésük, éles kanyarulataik miatt veszélyesek a közlekedés számára. Úthálózatunk a gépjárműforgalom következtében megváltozott követelményeknek 70-80%-ban nem felel meg.

A felszabadulás után épített és korszerűsített utak költségein kívül évente több százmillió forintot fordít a népgazdaság az utak állapotának fenntartására. 1950 óta erre a célra 1 milliárd 399 millió forintot használtunk fel. Ennek ellenére a helyzetet mégsem lehet kielégítőnek tartani. A gyenge alapú vagy alap nélküli, terepből ki nem emelt utak fenntartása rendkívül költséges, és még ilyen hatalmas összegek felhasználásával sem tudtuk az utak jelentős részét a gépjárműforgalom számára megfelelő állapotban tartani, sőt ma még rosszabb állapotban vannak, mint 1950-ben voltak.

A nagy forgalmú közutak vizes-makadám pályái a nagy igénybevétel miatt a javítás után igen rövid idővel már bordásodnak, gödrösödnek. A zúzottkőszemek kipergése ellen a makadámpályákat homokolni, földelni szokták, ennek következtében az egészségre ártalmas, a forgalombiztonságot akadályozó hatalmas porfelhők képződnek.

A fenntartási költségek évről évre történő növekedése ellenére az utakban fekvő nemzeti vagyon értéke állandóan csökken, és ezzel együtt jár a közúti közlekedésben részt vevő járművek – elsősorban gépkocsik – élettartamának csökkenése, valamint az üzemeltetési költségeik növekedése. Mivel a gépjárművek szinte teljes egészében az állami szektorhoz tartoznak, az üzemeltetési többletköltség a népgazdaságot terheli. A lefolytatott vizsgálatok és az ezek alapján végzett számítások szerint, közútjaink mai állapota mellett a gépjárművek üzemeltetési költsége 18,9%-kal magasabb, mint ha a közútjaink jó állapotban lennének. Ez a többletköltség a mai gépjárműparkra számítva évi 437 millió forint, mely összeg a gépjárművek számának növekedése miatt, az utak állapotának várható további romlása mellett, természetesen növekvő tendenciát mutat. (Meg kívánom jegyezni, hogy ennél a számításnál a személygépkocsik üzemeltetési költségét 1,08 Ft/km-ben számították, amely a taxik üzemeltetési költsége, viszont egy Pobjeda gépkocsinál ez a költség már megközelíti a 2 Ft/km-t. A számítás alsó határon adja meg az üzemeltetési költséget, mert ezenkívül még a gépjármű-állománynak 15%-át nem is vették figyelemet [sic!] mint olyant, amely javítás stb. okból állandóan kimarad a közúti forgalomból.)

A KPM IX. út- és hídépítési főosztálya, amely a közutak fenntartásával, korszerűsítésével és új utak építésével foglalkozik, a közutak problémáit 15 éves perspektívában vizsgálta meg. Abból a feltételezésből indultak ki, hogy a gépjárműállomány, pótkocsikkal és motorkerékpárokkal együtt 1970-ig kb. másfélszeresére fog emelkedni. Tekintve, hogy az autóbusz- és tehergépkocsi-állomány 1951–1953 között 3 év alatt kb. 70%-kal növekedett, a fenti feltételezést elfogadhatónak kell tekinteni. Ennek a megnövekedett gépjárműállománynak, az utak mai állapotának megtartása mellett, az útállapottal összefüggő üzemeltetési többletköltsége 15 év alatt meghaladja a 9 milliárd forintot. Ahhoz azonban, hogy a közutak állapotának mai színvonala fenntartható legyen, a nagyobb gépjárműállomány és az ezzel együtt növekvő igénybevétel mellett, a népgazdaságnak

ugyanezen időszak alatt 10,7 milliárdot kell fordítani az utak fenntartására. Természetesen ebben az esetben a közutakban fekvő nemzeti vagyon értéke egy fillérrel sem emelkedik. Amennyiben az utak fenntartására a népgazdaság a fenti összeget nem bocsátja rendelkezésre, az utak állapota a mainál is alacsonyabb színvonalra süllyed, helyenként a közlekedés fenntartása is lehetetlenné válik, valamint a gépjárművek üzemben tartási többletköltsége is még magasabbra emelkedik. Mindez a népgazdaság számára több milliárd veszteséget okoz.

A probléma megoldása a fenntartási munkák szükséges mértékű elvégzése mellett, a legjobban igénybe vett vizes-makadám útpályák korszerűsítésével biztosítható. Ez a korszerűsítés a makadám útpályák vonalvezetésének némi korrekciójából, az alapépítmények megerősítéséből és kötőzúzalékos-bitumenes, pormentes burkolattal való ellátásából áll. Az így átépített utak további fenntartása sokkal kevesebb költséget igényel, mint a makadámutak fenntartása, megszűnik az utak miatt felmerülő gépjármű-üzembentartási többletköltség, a forgalom biztonságosabb stb.

A korszerűsítések megvalósítása a folyamatos fenntartási munkákkal együtt a népgazdaságnak 11,04 milliárd forintba kerülne, tehát 15 év alatt kereken 300 millió forinttal többe, mint ha csak fenntartási munkák folynának. Ezzel szemben a korszerűsítések révén, ami kb. 9500 km út átépítését jelentené, a népgazdaság vagyona mintegy 2,5 milliárddal emelkedne, és a gépjárművek üzemeltetési költsége 2,2 milliárddal csökkenne. Ez utóbbi összeg a népgazdaság számára mint tényleges megtakarítás jelentkezne. Az ilyen méretű korszerűsítési munkák feltétele, hogy 1955–1963 között a fenntartási munkálatok elvégzéséhez szükséges hitelnél magasabb hitelkeretet tudjon a népgazdaság biztosítani.

A többletigények pl. 1955-ben 83 millió, 1956-ban 108 millió, 1957-ben 143 millió stb. 1963-tól már a korszerűsítési munkák fokozottabb folytatása mellett is kisebb hitelkeretek szükségesek, mint ha ilyen korszerűsítések 1955–1963 között nem folytak volna, és csak az utak mai színvonalon tartása érdekében fenntartási munkákat végeznének. Pl. 1964-ben 36 millióval, 1965-ben 75 millióval, 1969-ben 256 millióval kisebb hitelkeret is elégséges lenne.

A KPM IX. főosztálya az egész kérdést igen alaposan feldolgozta, és elkészítette az állami közutak korszerűsítésének 15 éves perspektivikus tervét. Ebben a fenti problémák a maguk költség-, anyag- és egyéb kihatásaikkal teljes részletességükben ki vannak dolgozva. Mivel közútjaink állapota hatással van az egész népgazdaság, ezen belül elsősorban a közlekedésünk fejlődésére, javaslom, hogy a kérdést vizsgálja meg a Gazdaságpolitikai Bizottság, és szükség esetén terjessze a Minisztertanács elé.

Reiff Frigyes

Az MDP KV ipari és közlekedési osztályának tájékoztatója Csergő János részére a közúti hálózat jelenlegi helyzetéről, 1954. október 5. MOL M–KS 276. f. 95. cs. 161. ő. e. Szigorúan bizalmas, készült 2 példányban. Négy gépelt oldal, aláírva. Csergő János a jelentésre kézzel írt megjegyzése: „Végre! Javaslom a Minisztertanácshoz további foglalkozás végett megküldeni. Csergő János. X. 8."

19

SZOVJET VAGY MAGYAR VASÚTBIZTOSÍTÓ BERENDEZÉSEK

1955. július 20.

Az 1950-es évek elejétől a szovjet tanácsadók időről időre felvetették: szovjet vasútbiztosító berendezéseket kellene Magyarországon is meghonosítani. A közlekedésügy vezetői csak szavakban lelkesedtek a háború előtti berendezéseknél korszerűtlenebb, a magyar vasútirányító rendszerrel nem kompatibilis beruházásért. Megnyugtató módon a kérdés csak 1955-ben dőlt el. 1955. július 20-án Kamuti Jenő, a MÁV vezérigazgató-helyettese jelentést küldött Bebrits Lajosnak az Országos Tervhivatal 0056/2/XIII/1952. sz. utasításának – szovjet biztosítóberendezések beszerzése – esetleges végrehajtásáról. A szovjet berendezések a „most gyártottakkal szembeállítva lényegesen anyagigényesebbek, a súlyarány pl. egyenértékű berendezéseknél 1:7, a súlytöbblet főleg import színesfémekből adódik. Azonos szolgáltatások mellett másfélszeres beruházást igényelnének ilyesfajta berendezések a most gyártottakhoz képest." Valószínűleg a jelentés elkészítésének időzítése sem véletlen, az a célja, hogy erre hivatkozva lehessen elutasítani vagy halasztani a döntéshozatalt. Bebrits még a jelentés elkészítése napján táviratot küldetett a Berlinben tárgyaló Csanádinak, hogy ezzel is megerősítse tárgyalási pozícióját.

Bebrits Lajos géptávíró-üzenete 1955. július 20.

Kérjük az alábbi táviratot Berlinben az SMGS–SMPS revíziós értekezleten részt vevő Csanádi György MÁV-vezérigazgató elvtársnak átadni:

A KPM vasúti főosztályán a magyar vasútbiztosító berendezések jövő rendszerének megállapítása tárgyában július 20-án megtartott értekezleten megállapítást nyer, hogy a vasútbiztosító berendezések kivitele tekintetében a népi demokráciákban még nem alakult ki egységes álláspont. Tájékozódni kell az egyes népi demokráciák és főleg a csehek állásfoglalásáról fenti tekintetben, megérdeklődni, mi a véleményük a mi kivitelünkről, és mi az ő szándékuk. A szovjet rendszerű berendezések szerkezeti elemei kb. hétszer súlyosabbak, a súlykülönbség nagy részét színesfém teszi ki. Ipari szakértők szerint az új típusú alkatrészek szállítása csak három év múlva kezdődhet sorozatosan. Megállapítást nyert, hogy a szerkezeti elemek mineműsége és kivitele nincsen összefüggésben a jelzési rendszerekkel, így a szovjet vagy ahhoz hasonló jelzési rendszer a ma Magyarországon gyártott szerkezeti elemekkel is megvalósítható.

Utasítom, hogy a berlini értekezleten oly értelemben foglaljon állást, hogy a jelzési rendszerek kérdése független a jelzési rendszereket megvalósító műszaki berendezések és alkatrészek kiviteli alakjától, illetve szerkezetétől. Törekedjék arra, hogy határozatban mondják ki: minden államnak jogában áll olyan szerkezeti elemekkel megvalósítani az esetleg egységesített jelzési rendszereket, mint amilyen szerkezeteket ő maga a legjobbnak tart, illetve elfogad.

Ilyen határozat elfogadása lehetővé tenné saját futó gyártásunkban előállított szerkezeti elemeinknek továbbra is felhasználását, ami részünkre gazdaságos megoldást jelent.

A fenti táviratot légipostával is elküldöttük.

Bebrits Lajos

Bebrits Lajosnak géptávírón elküldött üzenete a berlini Magyar Külkereskedelmi Kirendeltséghez, 1955. július 20. MOL XIX–H–1–p 1. doboz. Egy gépelt oldal, másolat.

20

TEHERVONATOK ELŐNYBEN RÉSZESÍTÉSE A SZEMÉLYVONATOKKAL SZEMBEN

1955. november 11.

A vasút működésében az őszi csúcsforgalom volt a legnehezebb időszak. A vasúti menetrend legfelsőbb szintű semmibe vétele nem gyorsította, hanem szétzilálta a forgalmat. Az alább közölt feljegyzés belső ellentmondást tartalmaz: egyszer azt állítja, hogy a vasút vezetői egyetértenek, máskor pedig azt, nem értenek egyet Bebrits utasításával. Ez utóbbi felel meg a tényeknek.

Az MDP ipari és közlekedési osztályának feljegyzése

1955. október 31-én Bebrits elvtárs a vasúti menetirányítók részére tartott értekezleten bejelentette, hogy rendeletet adott ki arra, hogy december 15-ig a tehervonatokat részesítsék előnyben a személyvonatokkal szemben. Ennek a rendelkezésnek a végrehajtása a vasúton azt eredményezi, hogy a jelenlegi 16,1%-os munkásvonat- és a 18,9%-os, mintegy 10 000 percet kitevő személyvonati késések még nagyobb arányban fognak növekedni, ugyanakkor nem nyújtanak biztosítékot arra, hogy az áruszállítás meggyorsul, sőt hozzájárul ahhoz, hogy a forgalom irányítói munkáját még jobban, mint eddig, a kapkodás, ötletszerűség és nem a menetrend szerinti közlekedés biztosítása előírásai határozzák meg.

Az elmúlt években történt hasonló intézkedés kihatása még a rendelkezés határidejének lejárta után is érezhető volt a bizonytalanságban, felelőtlenségben, megnyilvánult a személyvonati közlekedésben, további késésekben. A forgalom dolgozói fel tudták használni Bebrits elvtársnak ezt az intézkedését arra, hogy elleplezzék munkájuk hiányosságait, a személyvonatoknál mutatkozó jelentős késéseket. (Az elmúlt év hasonló időszakában a munkásvonatok 17,6%-a, a személyvonatok 24,2%-a közlekedett késve.) Az elmúlt évek tapasztalatai azt is bizonyították, hogy a vasúti áruszállításban a rendelkezés hatása nem járt olyan pozitív eredménnyel, mint amit Bebrits elvtárs és a vasút vezetői vártak tőle.

A vasút vezetői nem értenek egyet ezzel a rendelkezéssel, de véleményüket határozottan nem szeretik megmondani Bebrits elvtársnak, és nem javasolnak olyan megoldásokat, amelyek szükségtelenné tennék a rendelkezés kibocsátását. Véleményem szerint az áruszállítás meggyorsítását a tehervonatok előnybe helyezése helyett a menetrend szerinti közlekedés biztosításával, indokolatlan megállítások, a forgalom munkájában mutatkozó lazaságok felszámolásával kell biztosítani.

Az MDP ipari és közlekedési osztályának feljegyzése, 1955. november 11. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 232. ő. e. Szigorúan bizalmas. Egy gépelt oldal, aláírás nélkül, készült 2 példányban.

21

A MOZDONYOK MINŐSÉGE

1955–1956

A háború előtt még jó hírű magyarországi vasútijármű-gyártás színvonala 1945 után lezuhant. Bebrits Lajos az 1950-es években nem lankadó erővel – bár eredménytelenül – panaszolta a villany- és dízelmozdonyok minőségi problémáit. Az alábbi, A) jelzésű, Rákosi Mátyáshoz intézett levelére Rákosi CserGő János számára a következőket írta fel: „A kép, amelyet Bebrits e. ad, egészen más, mint amit a minisztériumtól kapok. Fel kell vetni ezt a kérdést, különben tovább folynak haszontalanul a tízmilliók, és pocsékolódik a drága anyag, közben, mint a hegyeshalom–budapesti vonalon, a Horthy-idők teljesítményei alá csúszunk. Egyetértek azzal, hogy egy év alatt nem lehetett felszámolni a bajokat, de valami időpontot mégis ki lehet erre tűzni. Visszavárólag! 55–VII–19. Rákosi." Hasonlóan kínos – szinte megoldhatatlannak tűnő – ügyet jelentett a dízelmozdony-kérdés is [B) dokumentum]. A MÁV ekkor egyetlen dízelmozdonyának sorsa miatt Bebrits először Cserg̋ő János kohó- és gépipari miniszternél interveniált 1956. január 5-én: „Bizonyára emlékszel, milyen határozottan tiltakoztam az ellen, hogy az M 424.5001 psz. dízel-villamos mozdonyt, amely rendkívül sok fogyatékossággal rendelkezik, a Szovjetunióba küldjük ki bemutatásra" – de mindezt a külkereskedelem „export-megalomániás túlzása" nem vette figyelembe.

Az 1950-es évek kampányai hosszú időre visszavetették a hazai járműgyártást. Amikor 1957-ben erős politikai támogatottsággal beindul a Ganz-motorok korszerűsítését célzó dízelprogram, másfél év múlva kiderül, a Ganz gyár már nem rendelkezik azzal a „szellemi kinccsel", amelyet az ipari miniszter feltételezett. Egy, a Politikai Bizottság elé kerülő jelentés szerint az új motorcsalád megalkotása a mérnökök számára nagy feladatnak bizonyult, és emiatt magas a tanulópénz. (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1959.) A magyarországi vasútijármű-gyártás a Kádár-korszakban nem volt képes egyenletes színvonalú termelésre.

A) Bebrits Lajos levele Rákosi Mátyásnak
1955. július 16.

Élek Rákosi Elvtárs engedélyével, hogy részletesen tárjam fel a MÁV villamos mozdonyainál mutatkozó súlyos bajokat, amelyek a legnagyobb mértékben hátráltatják a MÁV vonalain a villamos vontatás fejlesztését. Ez állapot már 5 év óta tart, mert az Országos Tervhivatal és a Kohó- és Gépipari Minisztérium nem fordított erre megfelelő gondot. Egy év óta persze, amióta Csergő miniszter és Biró miniszterhelyettes elvtársak kezükbe vették ez ügyet, határozott fordulatot kell tapasztalnunk, érezzük, hogy más szellemmel kezelik ezt a nagy fontosságú kérdést. Komoly reményeink lehetnek arra, hogy az együttesen elhatározott és folyamatba tett intézkedések során a közeljövőben javulást hozunk. Igen komplikált kérdés megoldásáról van itt szó, és a rendelkezésre álló rövid idő alatt, amióta Csergő és Biró elvtársak kézbevették ezt az ügyet, nem lehetett felszámolni az összes bajokat.

Jelentenem kell azt, hogy a Kohó- és Gépipari Minisztérium 5 év alatt 8 db Bo–Co jelzésű villamos mozdonyt gyártott, azonban egyikre sem lehet azt mondani, hogy üzembiztosak, mert ha véletlenül forgalomban is vannak, akkor is örök bizonytalanságot rejtenek magukban, és javításuk végzése céljából állandóan visszamennek a gyárba, a Klement Gottwald üzembe.

A 8 db villamos mozdony előállítási költsége 52 millió forint volt. Ehhez hozzászámíthatjuk azt a több mint 50 millió forintot, amibe a budapest–gödöllői vonal, valamint a budapesti körvasút villamosítása került, tehát összesen 100 millió forint költséget fektettünk be a vontatás korszerűsítésébe anélkül, hogy ennek a legkisebb hasznát is láttuk volna. Nemcsak hogy az újonnan villamosított vonalainkat nem tudjuk üzembe helyezni, de villamos mozdonyok hiánya miatt a már rég villamosított hegyeshalmi vonalon sem tudjuk a forgalmat villamos vontatással lebonyolítani, mert a forgalomnak csak kétharmad részét továbbítjuk villamos vontatással, míg a többit gőzvontatással vagyunk kénytelenek elvégezni.

Az 5 év alatt legyártott villamos mozdonyokkal kapcsolatban a helyzet a következő:

Az V 55–001 sz. villamos mozdony 1950 augusztusában készült el. 5 év alatt összesen 200 000 km-t futott. Ez év januárjától nincs üzemben, a „főrevízió", aminek céljából a villamos mozdonyt leállították, tehát háromnegyed évig tart. Rámutatok arra, hogy korábbi villamos mozdonyaink, a Kandók ma egy év alatt 150 000 km-t futnak.

A V 55–002 sz. villamos mozdony 1952 januárjától a mostani időpontig 179 000 km-t futott, tehát közel 4 év alatt annyit, amennyit ez év alatt kellett volna megtennie. E futások jó része is nem vonattovábbítás volt, hanem próba. Ez év január 16-tól ez a villamos mozdony is áll.

A V 55–003 sz. villamos mozdony 1953. december 31-én jött ki. Másfél év alatt kb. 95 000 km-t futott, 1955. május vége óta áll, elektromos nagy gépcsoport-javítás miatt.

A V 55–004 sz. villamos mozdony 1954. április 1-jén készült el, a mostani időpontig, tehát több mint egy év alatt összesen kb. 23 000 km-t futott, jelenleg áll.

A V 55–005 sz. villamos mozdony 1954. december 31-én jött ki a gyárból, közforgalomban még nem futott semmit, próbákon kb. 6-7000 km-t. Itt meg kell jegyeznem, hogy ezt a mozdonyt a V 55–003 sz. mozdony futóművével adták ki, amikor ez a villamos mozdony motorrészeinek hibája miatt javítás alatt áll.

A V 55–006 sz. villamos mozdonyt ez év február 28-án adták ki a gyárból, próbán kb. 6000 km-t futott, ez év június közepétől kezdve áll. A V 55–007 sz. villamos mozdony 1955. március hó 29-én jött ki a gyárból, a próbákon pár ezer km-t futott, július 11-től kezdve ez is áll. A V 55–008 sz. villamos mozdonyt 1955. június 28-án helyezték feszültség alá, azóta semmit sem tudunk a sorsáról.

A V 55–005, –006, –007, –008 sz. mozdonyok tehát közforgalomban semmit sem futottak. Július 13-án például egyetlen Bo–Co mozdony sem üzemben, sem közforgalomban, sem próbán nem volt.

Elvtársi üdvözlettel: Bebrits Lajos

Bebrits Lajos levele Rákosi Mátyáshoz a villanymozdonyok minőségéről, 1955. július 16. MOL M–KS 276. f. 65. cs. 287. ő. e. 2 gépelt oldal, fejléces levélpapír, eredeti példány.

B) Bebrits Lajos levele Hidas Istvánnak
1956. január 12.

Jelentem, hogy a hozzám érkezett tájékoztatás szerint Füstös elvtárs, a Ganz Vagongyár főmérnöke a rádióban olyan nyilatkozatot tett a dízelmozdonyokkal kapcsolatban, miszerint a magyar dízelmozdonygyártás olyan fejlődést ért el, hogy most már a Szovjetuniónak, Kínának, Egyiptomnak is szállítunk dízelmozdonyokat.

E rádióközlemény után – amelyet vasutas körökből is sokan hallgattak – legalább száz helyről hívtak fel és legerélyesebb hangú tiltakozásukat juttatták el hozzám, kifogásolva azt, hogy miért kell a közvéleményt félrevezetni, amikor nyilvánvaló, hogy a hazai dízelmozdonygyártás az utóbbi tíz év folyamán egy lépést sem haladt előre.

Ismeretes az, hogy a Szovjetunióba bemutatásra kivitt dízelmozdonyt csak azon az áron lehetett kiküldeni, hogy ugyanakkor a MÁV részére kiadott egyetlen dízelmozdonyt kellett műhelybe állítani és annak egyes alkatrészeit a Szovjetunióba kiviendő dízelmozdonyba átépíteni. Bár a leghatározottabb ígéretet kaptunk arról, hogy a műhelybe állított dízelmozdonyt a MÁV egy héten belül visszakapja, jóllehet annak már több mint egy hónapja elmúlt, a mozdonyt nem kaptuk vissza, de egyelőre kilátás sincs arra, hogy azt rövid időn belül a MÁV üzembe állíthatja.

1956. évben is mindössze négy dízelmozdony legyártását ígérte az ipar, holott legalább 30-ra volna szükségünk.

Ekként fest tehát a helyzet, és éppen ezért nem tudom megérteni, hogy miképpen járulhattak hozzá a rádió előtt olyan nyilatkozat megtételéhez, amely homlokegyenest ellenkezik a tényekkel, és nem egyéb, mint a való helyzet tökéletes elferdítése.

Elvtársi üdvözlettel: Bebrits

Bebrits Lajos levele Hidas Istvánhoz, a Minisztertanács elnökhelyetteséhez a MÁV egyetlen dízelmozdonyának leállításáról, 1956. január 12. MOL XIX–H–1–q 11. doboz. Egy gépelt oldal.

22

A VASÚTI SZEMÉLYFORGALOM KORLÁTOZÁSA

1956. szeptember 22.

Az alábbi irat a periodikusan visszatérő szállítási válság sikertelennek bizonyult megoldási kísérlete. A MÁV szénkészlete 1956 szeptemberére – a rendkívül alacsonynak számító – hét napra süllyedt. Az áruszállítás viszonylagos ütemességének biztosítása érdekében a személyszállító vonatok számát Bebrits Lajos utasítására drasztikusan csökkentették. Ezt a korlátozást a vasúti főosztály ellenezte. Az ellenérzések mélységét mutatja, hogy ez a közlekedésirányítás viszonylag alacsony szintjén keletkezett jelentés eljutott az MDP ipari és közlekedési osztályára is. Három nappal később, 1956. szeptember 25-én ugyanis a vasút-politikai főosztály feljegyzést készített a KV Titkársága részére, miszerint: „a dolgozók felháborodását előidéző körülmények miatt nem látszik helyesnek" a személyforgalom súlyos korlátozása. Ez irányú felvetésükre a KPM azt a választ adta, hogy az intézkedés „a párttal meg van beszélve". A javaslat – az elszállítandó árukat fontossági sorrendben továbbítsák – a központi szállításszervezés működési mechanizmusainak nem ismeretéről tanúskodott. (Vö. MOL XIX–H–1–p 19 686/1956.)

A KPM Vasúti Főosztályának jelentése Bebrits Lajosnak
1956. szeptember 22.

Miniszter elvtárs rendeletére f. évi szeptember hó 30-tól üzemanyaghiány következtében szükségessé váló személyvonati korlátozás tervezetét csatoltan felterjesztem.

A tervezet a szeptember 30-i rendes menetrendváltozással figyelembe vett 5519,5 vkm[1] csökkenésén felül további 3023 vkm, tehát összesen napi 8542,5 vkm gőzteljesítmény-csökkenést, ami mintegy 600 vonat teljes, illetve részbeni megszüntetését jelenti.

Meg kell jegyeznem, hogy a jelenleg tervezett korlátozás az utóbbi években a zord időjárás miatt kényszerű körülmények folytán bevezetett korlátozásoknál 28%-kal nagyobb, amiből következik, hogy a személyszállítás terén az eddigieknél bármikor jóval nagyobb nehézségek jelentkeznek.

Ilyen nagyarányú korlátozás bevezetése elkerülhetetlenül szükségessé teszi a munkásvonatok, tehát munkásérdekeket szolgáló vonatok korlátozását is, ennek következtében igen komoly és nagy felháborodásra, felzúdulásra kell számítani az utazóközönség részéről, vonataink zsúfoltak lesznek, lépcsőkön utaznak majd, munkakezdés előtt korán, munkavégzés után pedig későn fognak a dolgozók otthonukba jutni. A vonattal bejáró iskolások is egész nap távol lesznek otthonuktól, reggel korán kell kelniük, este pedig későn érnek haza.

1 Vonatkilométer, azaz a hazai vonatok által egy nap alatt összesen megtett távolság.

A korlátozás bevezetése esetén minden fővonalon egy pár távolsági személy- és egy pár díjszabási korlátozással közlekedő gyors-motorvonat közlekedik, kivéve a nemzetközi gyorsvonatokat.

A vonatkorlátozás ideje alatt a munkába és iskolába járás céljaira szolgáló menetkedvezményen felül csak az üdülésre utazók 50%-os menetkedvezményét tarthatjuk életben. A többi díjszabásszerű menetkedvezmény érvényességét a korlátozás idejére felfüggesztjük.

A motorvonatokon vonathasználati jegyet vezetünk be. Megjegyezzük, hogy az elmúlt esztendőben a vonathasználati jegyrendszer igen sok panaszra adott okot, és ezért éppen Miniszter elvtárs rendeletére a vonathasználati jegyrendszert meg kellett szüntetni. Megvizsgáltuk annak lehetőségét is, hogy a távolsági vonatokra csak annyi jegyet szolgáltassanak ki a pénztárak, ahány utas ezekre a vonatokra felfér. Erre azonban lehetőség nincs, mert a menetjegyek nem meghatározott vonatra, állomásra vagy vonalra érvényesek, azokkal érvénytartamukon belül a rajta feltüntetett távolságon belül tetszés szerinti irányban bármelyik vonaton utazhat az utas. Ezenfelül nemcsak a vasúti pénztárak adnak ki menetjegyet, hanem az IBUSZ-jegyirodák is, mégpedig 30 napos érvénytartamon belül, bármikor használható menetjegyet.

Minthogy a távolsági vonatokkal poggyászkocsik nem közlekednek, a poggyászok és expresszáruk csak a párhuzamosan futó c vagy d vonatokkal továbbíthatók. Ez azonban előreláthatólag igen sok panaszra fog okot adni, mert későbben érkeznek meg azok a poggyászok is, amikre az utasoknak a vonat megérkezésekor azonnal szükségük volna. Pl. gyermekkocsik, kerékpárok.

Miniszter elvtárs engedélye alapján október hónapban már több menetkedvezményt engedélyeztünk. Ilyenek pl. a 22 helyen megrendezendő őszi vásárra, a kecskeméti Hírös hétre, Csongrád város 100 éves jubileumára stb. adott 50%-os menetkedvezmény. Kérjük Miniszter elvtárs rendelkezését, hogy ezeket a kedvezményeket felfüggesszük-e. Egyben csatolt vonatkorlátozási tervezetre vonatkozó döntést is kérjük.

[aláírás nélkül]

A KPM Vasúti Főosztály jelentése Bebrits Lajosnak a személyvonatok közlekedésének korlátozásáról, 1956. szeptember 22. MOL M–KS 276. f. 95. cs. 293. ő. e. Két gépelt oldal, másolat.



23

A FORRADALOM NAPJAI A VASÚTON

1956–1957

Az 1956-os forradalomban tanúsított viselkedésük miatt a MÁV Vezérigazgatóság 480 dolgozója közül mintegy hatvanat 1957-ben elbocsátottak vagy külszolgálatra helyeztek. A belügyi szervek figyelmét nyolc vasutas tisztviselő (Kamuti Jenő vezérigazgató-helyettes, Godó József főfelügyelő, dr. Nedeczky Iván, Dancs Károly, dr. Szávai Tibor főtanácsosok, dr. Lányi Géza előadó, Szabó Ferenc főintéző és Pelcz József műszaki főtanácsos) tevékenysége keltette fel. A rendőrség 1957. augusztus 30-án adta át a Fővárosi Ügyészségnek ügyük vizsgálati anyagát. A főügyészség az összegyűjtött adatokkal elégedetlen volt, ezért Almásiné dr. Törőcsik Anna ügyész végzett pótnyomozást az ügyben. Kihallgatta Csanádi Györgyöt is, aki ekkor a KPM miniszterhelyettese volt. Csanádi kiállt a gyanúsítottak mellett.

A pótnyomozás lezártával az ügyészben az a meggyőződés alakult ki, hogy Kamuti Jenőt nem szabad vád alá helyezni. Nedeczky Iván nem járult hozzá a felhívások létrejöttéhez, ellene az eljárást meg kell szüntetni. Lányi Géza esetében nem bizonyított, hogy ő szervezte volna a főosztályon a kisgazdapártot, ami különben sem bűncselekmény. Szabó Ferenc ellen a vádirat benyújtható, mert ő olvasta fel az eltávolításra javasolt személyek neveit. Dancs Károlyt bűncselekmény hiányában szabadlábra kell helyezni. Pelcz József semmiféle bűncselekményt nem követett el. Dr. Szávai Tibor ellen nem volt bűncselekményt bizonyító adat. Godó József ellen a nyomozást meg kell szüntetni és szakmai hasznossága és fontossága miatt munkába kell állítani. Az ügyésznő javaslatát a Fővárosi Főügyészség elvetette. A Fővárosi Bíróság 1958 szeptemberében tárgyalta Kamuti Jenő, dr. Nedeczky Iván és Szabó Ferenc ügyét. A vádlottakat 4–10 havi börtönre és pénzbüntetésre ítélték.

A) Titkos ügynök jelentése
Dátum nélkül

A vasúti főosztályon már október 23-át megelőzően lehetett hallani olyan dolgokat, amelyek segítették az ellenforradalom kibontakozását. Rendszeresen érkeztek a hírek a Petőfi-köri vitákról, melyen több vasutas dolgozó is részt vett. A főosztályon a legolvasottabb újság az Irodalmi Újság volt ebben az időben. Ezek az események a pártbizottságra is hatással voltak, annyira, hogy egyes vezetőségi tagok a korábban politikai okok miatt eltávolítottak, illetve bírói úton elítéltek védelmére kelve támadták a vasút vezetőit és követelték [az] említettek vizsgálat nélküli rehabilitálását. Egyesek addig mentek, hogy ilyeneket törvényellenesen szolgálatba is állítottak. Ilyen előzmények után szinte csodálkozni lehet azon, hogy a vasúti főosztályon viszonylag simán vonult végig az ellenforradalom.

1956. október 23-án délután Bebrits volt miniszter értesítette a főosztály vezetőit, hogy rendkívüli minisztertanácsi ülés után az „Események" miatt megbeszé-

lést tart, és maradjunk a helyünkön. Körülbelül 6 órakor érkezett a miniszter, amikor a tömeg már hömpölygött az uccán [sic!], és a jelszavakból következtetni lehetett, hogy itt nem egyszerű tüntetésről van szó. Erre figyelmeztettük Bebrits elvtársat. Ő erre azonban azt felelte, hogy nem kell ezt olyan komolyan venni, egy-két puskalövés és a tömeg eltűnik, mindenki hazamegy, a Szabad Nép majd holnap mindent tisztáz. Ennek ellenére mi mégis olyan határozatot hoztunk, hogy éjjel-nappal felváltva bent maradunk. Elrendeltük a fokozott ügyeleti szolgálatot.

Az ellenforradalom kibontakozása következtében a vezetés mind nehezebbé és nehezebbé vált. A fegyelem kezdett meglazulni. A fővárosban és vidéken megalakultak a különböző forradalmi bizottságok és munkástanácsok. Sok helyen eltávolították a régi vezetőket. A vasút felső vezetői változatlanul a helyükön maradtak, és igyekeztek a körülményekhez képest ellátni feladatukat, azonban a külszolgálat Bebrits-ellenes hangulata, az egyes gócokon és megyékben kialakult különböző bizottságok nem akartak szóba állni a vasút vezetőivel, s a vasutasság is vonakodva hajtotta végre a kiadott rendelkezéseket. Táviratok özönei érkeztek, amiben követelték Bebrits miniszter eltávolítását és a forradalmi bizottság megalakítását. Az események hatására október 28-án Csanádi György vezérigazgató, Végh Alfonz, a pártbizottság titkára, Vasecz Antal szakszervezeti megbízott értekezletet hívtak össze, amelyen úgy határoztak, hogy a főosztályon is megalakítják a munkástanácsot. A bizottság elnökének Kamuti Jenőt, tagjainak Vasecz Antalt, Sárkány Károlynét, Martinovich Istvánt, Kökényessy Zoltánt, Szabó Ferencet, Szilágyi Lászlót választották meg. A munkástanács előkészítő bizottság megválasztásán jelen voltak: Pataky Sándor, Kósa Pál, Csányi Erzsébet, Szabó Imre, Martinovich István, Csanádi György, Nagy Károly, Végh Alfonz, Bosnyák Jenőné, Vasecz Antal, Tóth Béla, Soltész József, Szabó Ferenc, Szilágyi László, Farkas Zsigmond, Tóth Péter.

A határozat alapján a vasúti főosztályon az ideiglenes munkástanács 1956. október 29-én kezdte meg működését. Gyér látogatottságánál fogva lényegileg semmi érdemleges intézkedést nem hozott, nem is hozhatott mást, mint a vasút vezetői, mert az együttműködés teljes mértékben biztosítva volt, sőt sok esetben a szakvonali vezetés nagyobb engedményeket tett, mint az ideiglenes munkástanács. A szakvonali vezetés, igaz, hogy kényszerhelyzetben, de tudomásul vette a különböző pártok megalakulását és engedélyezte működésüket a főosztályon. Ugyancsak már a forradalmi bizottság megalakulása előtt, kb. 25–26-án hozzájárult egyes vezetők leváltásához és a vörös csillag eltávolításához.

Az ideiglenes munkástanács első értekezlete, melyet 29-én tartott, lényegében a Forradalmi Tanács megválasztásával foglalkozott, és olyan határozatot hozott, hogy minden szakosztály létszámához mérten 2-3 tagot válasszon a bizottságba. Foglalkozott továbbá a beérkezett táviratokban foglaltakkal és a következő értesítést küldte az igazgatóságoknak:

Távirat. Igazgatóság útján valamennyi vasúti Munkástanácsnak!

A Vasúti Főosztály közli az igazgatóságok útján valamennyi szolgálati hely vasúti Munkástanácsával, hogy a Vasúti Főosztály Ideiglenes Munkástanácsa megalakult. Egyidejűleg értesíti nevezett Munkástanácsot, hogy Bebrits Lajos közlekedés- és posta-

ügyi miniszter az ügyek vitelét megszüntette, hivatali helyiségét elhagyta és a kormánynál a lemondását benyújtotta.

A Vasúti Főosztály Ideiglenes Munkástanácsa felkéri a Munkástanácsokat, hogy a fentieket a legalkalmasabb módon hozza a dolgozók tudomására.

Budapest, 1956. október 29-én. Vasúti Főosztály Ideiglenes Munkástanácsa.

Október 30-án az ideiglenes forradalmi bizottság emlékezetem szerint a tagság kiegészítésével és a káderanyagok kiosztásának problémáival foglalkozott. Miután a jelenlévők nem tudtak megállapodni a káderanyagokra vonatkozóan, olyan határozatot hoztak, hogy megbízhatóan zárják el, és ebben a kérdésben csak akkor döntenek, ha az állandó forradalmi bizottság megalakul. A választás előfeltételeiként abban állapodtak meg, hogy csak azok a tagok tekinthetők állandónak, akiket a dolgozók 2/3-a jelenlétében választottak meg.

Október 31-én már javában dühöngött az ellenforradalom, és mindenünnen a forradalmi bizottságot keresték és támadták amiatt, hogy semmi intézkedést nem hoz, még azokat a rendelkezéseket sem hajtja végre, amelyek az újságokban megjelentek. Példaként említették, hogy mennyivel aktívabbak a külszolgálati és vidéki forradalmi bizottságok. Ezt az állapotot méltán tükrözi a KPM Forradalmi Bizottságának mellékelt kiadványa és a MÁV Szombathelyi Igazgatóság Munkás Tanácsának ugyancsak mellékelt programja.[1] Nagy nyomás nehezedett a Forradalmi bizottságra. Követelték az 1945. április 4. után politikai okokból fegyelmi úton vagy egyéb módon elbocsátott dolgozók visszavételét. Küldöttségek és egyes személyek hangulatot keltve követelték az azonnali munkába állításukat, kártalanításukat és teljes rehabilitációjukat, hivatkozva a kormány ez irányban tett intézkedésére.

A bizottság azonban olyan határozatot hozott, hogy csak az 1953. március 25-én és 26-án őrizetbe vett vasutas dolgozókat[2] lehet szolgálatba állítani jelentkezésük esetén, mert ezen személyeket nagyrészt már korábban visszavették a vasúthoz, és a többi ügye is felülvizsgálat alatt volt. A többieket és a miniszteri rendelkezés alapján elbocsátott dolgozók ügyét erre a célra alakítandó bizottság elé utalta azzal, hogy ezek a szervek egyénileg vizsgálják ki az elbocsátás körülményeit.

Több felől érkezett hír egyéni túlkapásokról, egyes személyek eltávolításáról, sőt a főosztályon is voltak ilyen hangok, hogy váltsanak le egyes vezetőket. A túlkapások megfékezésére hozta a forradalmi bizottság azt a határozatot, hogy a vezető beosztások betöltését és az ilyen beosztásban dolgozó személyek leváltását magának tartja fenn.

A vörös csillag eltávolítására azon megfontolás alapján adott ki rendelkezést a forradalmi bizottság, hogy megakadályozza azt, hogy esetleges ellenállókat az ellenforradalmárok agyonlőjjenek [sic!] és az épületet megrongálják, mert időközben arról érkeztek hírek, hogy ahol ellenállást tanúsítanak vagy ellenálltak, az ellenforradalmárok azokat agyonlőtték.[3] Egyébként ebben az időben a legtöbb

1 Mindkét melléklet hiányzik.
2 Ez volt az úgynevezett „üvébés" ügy.
3 A vörös csillagot nem a főosztály dolgozói, hanem az utcai felkelők verték le az épületről.

helyről hasonló megfontolások alapján már korábban eltávolították, illetve leszedték a vörös csillagokat.

Az elvtárs szó használatának eltörlésénél szintén hasonló megfontolások vezették a bizottságot. A VII. kerületben az ellenforradalmárok már igazoltatták a legtöbb személyt, és akiknél pártkönyvet találtak, megfenyegették, a tagkönyvüket elvették és elégették. Az elvtárs szó használata abban az időben sok esetben vezetett atrocitásokhoz.

A forradalmi bizottság rádiófelhívást intézett a vasutas dolgozókhoz, melyben kérte, hogy higgadt megfontolással végezzék a reájuk bízott nehéz feladatokat, és mielőbb vegyék fel a munkát.

A XI. főosztály kezdeményezésére a politikai főosztály a XI. főosztály és a főosztályi MDP-tagokból megszerveztük az épület fegyveres védelmét.

November 1-jén a forradalmi bizottság ülésén már a véglegesen megválasztott tagok vettek részt.

A XI. főosztály képviselője bejelentette, hogy a minisztertől kérték Jancsik Ferenc leváltását, ez meg is történt, és helyette a miniszter Hersitzki Lajos ezredest bízta meg. Ezen az ülésen ismét támadták a forradalmi bizottságot, bábszervnek nevezték, hogy nem ad ki semmi intézkedést.

Napirend előtt Holló elvtárs szólt és kért arról döntést, hogy az üléseken mint az MDP tagja részt vehet-e, miután több párt alakult és működik az épületben. A bizottság úgy döntött, hogy ülésein egyetlen párt képviselője se vegyen részt.

Ezen az ülésen ismét szóba került a káderanyagok szétosztása, de megint határozat született, hogy nem szabad szétosztani, hanem el kell zárni. Egyébként az egész káderanyag már össze volt dobálva, és azt nem sokra lehetett volna használni. A bizottság megerősítette a korábban hozott azon határozatát, hogy addig senkit nem válthatnak le, míg ahhoz a forradalmi bizottság hozzá nem járul.

A forradalmi bizottság egész működése alatt senkit nem váltott le.

Az 1956. november 1-jén a Hivatalos Lap helyett kiadott értesítést mellékelem.[4]

November 2-án az előző napok anyagain túlmenően elsősorban a forgalom felvételével foglalkozott a forradalmi bizottság. Táviratban adta ki, hogy mely vonatokat kell közlekedtetni november 3-ától. (A távirat mellékelve.)

A sajtó és rádió részére szintén a mellékletben foglalt felhívást adtuk.

November 3-án a korábban hozott határozatok végrehajtását vitatta meg a bizottság. Újabb problémaként a közlekedési rendőrség megszüntetése merült fel, melyet az elnök megfelelő indoklással elvetett. A hídosztály képviselője bejelentette, hogy a XI. főosztály közvetlen adott rendelkezést különböző mozgó hídalakulatok felhasználására, és kérte ezen eljárásáért megbélyegezni a XI. főosztályt. A HM-nek ez a rendelkezése összefügg egy korábbi szóbeli kéréssel, melyben a HM azt javasolta, hogy szervezzenek műszaki alakulatokat a pályafenntartásnál, később megadandó célra. Ezt a rendelkezését a HM november 3-án írásban is közölte, azonban a 6. szakosztály nem hajtotta végre.

Az elmondottakon kívül megjegyzem, hogy a bizottságtól függetlenül mindent elkövettünk annak megakadályozására, hogy a börtönökből és egyes munkahelyekről elengedett rabok szervezetten Budapestre jöjjenek. Egyes helyeken a vágány megbontásával, másutt egyéb adminisztratív intézkedéssel, mozdonyelvonással akadályoztuk meg utazásukat. Csak kérdésként vetem fel, mi történt volna, ha mintegy 10 000 rab szervezetten ér Budapestre.

4 A melléklet hiányzik.

Titkos ügynök jelentése a MÁV Vezérigazgatóságán történtekről. ÁBSZTL, V–1420002 dosszié. Két gépelt oldal, dátum és aláírás nélkül.

A vasúti főosztályon egy „Szántai" fedőnevű besúgó 1957 elején több jelentésben beszámolt a folyosói beszélgetésekről. Mindazonáltal arra nincs bizonyíték, hogy a fent közölt jelentés is Szántai írása.

B) A MÁV Vezérigazgatóság Ideiglenes Forradalmi Bizottságának felhívása 1956. október 31.

A MÁV Vezérigazgatóság 1956. évi október hó 29-én megalakított Ideiglenes Munkástanácsa a magyar nemzeti kormány által kibocsátott felhívás alapján 1956. október hó 31-én Ideiglenes Forradalmi Bizottsággá alakult át.

A vezérigazgatósági forradalmi bizottság megállapítja, hogy a magyar vasutasság a vasutakban fekvő nemzeti vagyon felett gondosan őrködik, s a magyar nemzet akaratának megfelelően a szovjet csapatok teljes kivonulásáig a leghatározottabban ellentmond és ellenszegül minden olyan intézkedésnek vagy ténykedésnek, amely a nemzeti forradalom eredményeit veszélyezteti.

A Vezérigazgatóság forradalmi bizottsága felhívja a 100 főnél nagyobb létszámmal rendelkező szolgálati főnökségeket, hogy ahol ez még nem történt volna meg, létesítsenek forradalmi bizottságokat, illetve a munkástanácsokat forradalmi bizottságokká alakítsák át. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a dolgozók létszáma egy szolgálati főnökségnél a 100 főt nem éri el, a forradalmi bizottság a szolgálati helyen lévő több szolgálati ág bevonásával alakuljon. Azok a szolgálati főnökségek, amelyeknél a dolgozók összlétszáma a 100 főt a szolgálati helyen lévő több szolgálati főnökség létszámának az összevonásával sem éri el, a legközelebbi forradalmi bizottsághoz kapcsolódjanak.

Amennyiben az érdekelt szolgálati főnökség, illetve főnökségek összlétszámát tévő dolgozóknak legalább kétharmada nincs jelen, a forradalomi bizottság csak ideiglenes hatállyal alakuljon. A bizottságok a dolgozók számarányához képest 5–15 taggal oly módon létesíttessenek, hogy abban lehetőség szerint minden politikai párt képviseletet nyerjen. A Vezérigazgatóság Ideiglenes Forradalmi Bizottsága egyidejűleg közli, hogy az alábbi határozatokat hozta.

1. A forradalmi bizottságok a helyi nemzeti, illetve forradalmi bizottságokkal a kapcsolatot mielőbb mindenütt vegyék fel, és öntevékenyen gondoskodjanak arról, hogy a sebesülteknek gyógyszerrel és gyógyászati eszközökkel, a lakosságnak pedig közvetlen fogyasztási cikkekkel, élelmiszerrel, a víz- és világítási közműveknek üzemanyaggal, szénnel, olajjal való ellátása azonnal megindulhasson. Ezenfelül a helyi személyközlekedést lebonyolító járatok közlekedése a helyi körülményeket figyelembe véve a nemzeti érdekeknek megfelelően biztosíttassék. Minthogy a nemzet részére nyújtott adományokat Bécsen keresztül irányítják, a Hegyeshalom–Budapest közötti távolsági forgalmat azonnal meg kell indítani, il-

letve mindent el kell követni, hogy a forgalom ezen a vonalon mielőbb meginduljon, hogy az adományok rendeltetésüknek megfelelően felhasználhatók legyenek.

2. A forradalom következtében hősi halált szenvedett tényleges és nyugdíjas vasutas dolgozók temetési segélyre egyébként jogosult családtagjai részére azonnali hatállyal 5000 forint rendkívüli segélyt kell nyújtani. E rendkívüli segélyt kell folyósítani azon tényleges és nyugdíjas vasutas dolgozók részére is, akiknek tartásra jogosult és a dolgozók, illetve a nyugdíjas által ténylegesen eltartott hozzátartozója szenvedett a forradalom következtében hősi halált. A rendkívüli segélyt az elhalálozás helye szerint illetékes nemzeti bizottság igazolás alapján, ténylegeseknél a létszámban tartó szolgálati főnökségnek, nyugdíjasoknál a nyilvántartó főnökségnek kell kifizetnie. E célra a kézipénztárt is igénybe lehet venni.

3. A forradalom következtében hősi halált szenvedett tényleges vasutas dolgozók teljes gyászpompával történő temetéséről a létszámban tartó szolgálati főnökségek az államvasutak terhére gondoskodjanak, és e terén a hátramaradott hozzátartozóknak adjanak meg minden segítséget.

4. 1953. évi március hó 25-én és 26-án az Államvédelmi Hatóságok által elhurcolt tényleges vasutas dolgozókat – a szolgálatra való jelentkezésük esetén – a korábbi munkahelyükön azonnal szolgálatba kell állítani, és képzettségüknek megfelelő munkakörben (beosztásban) kell foglalkoztatni.

5. Az 1945. évi április 4. után politikai okokból fegyelmi úton vagy egyéb módon elbocsátott dolgozók ügyét – kérelmük alapján – a forradalmi bizottságok vagy az általuk kijelölt szervek egyénileg bírálják el. Ugyanilyen módon felülvizsgálat alá kell venni a miniszteri rendelkezés alapján elbocsátott dolgozók ügyét is.

6. A nemzetellenes magatartás miatt támasztott kifogások alapján egyes beosztásokból való leváltások csakis a forradalmi bizottsági döntések alapján történhetnek. Ugyancsak a forradalmi bizottság hozzájárulása szükséges az egyes vezető beosztások betöltéséhez is.

7. A törvényellenesen megvont vagy csökkentett nyugdíjakat 1956. évi október 1-jétől kezdődő hatállyal a nyugdíjhivatal a jogszabályok szerinti teljes mértékben folyósítsa.

8. A fegyelmi hatóságok fennállott rendszere azonnali hatállyal megszűnik. A területileg illetékes forradalmi bizottságok az 1914. évi XVII. törvényben foglalt Vasúti szolgálati rendtartás rendelkezései alapulvételével gondoskodjanak a fegyelmi bíróságok megválasztásáról, szükség esetén a fegyelmi bíróságok működésének megindításáról. A fegyelmi bíróságok az előbbi említett törvényhelyen található rendelkezések alapulvételével járjanak el. Elsőfokú fegyelmi bíróságokat kell alakítani a MÁV Vezérigazgatóságánál, a vasút-igazgatóságoknál és az üzemi vállalatoknál. Másodfokú fegyelmi bíróságot kell szervezni a MÁV Vezérigazgatóságnál.

9. 1956. évi november 1-jével a titkos ügykezelési csoportok megszűnnek. Feladatkörüket a segédhivatalok, illetve a nyilvántartó irodák veszik át. A titkos ügykezelési csoportok megszűnése következtében az ott beosztott dolgozókat korábbi munkahelyükre kell beosztani. A forradalmi bizottságok gondoskodjanak a titkos ügykezelési rendbe vont iratok, valamint a katonai nyilvántartó lapok gondos megőrzéséről.

10. A vasút-politikai főosztály, valamint a vasút-politikai osztályok megszüntetése tárgyában korábban hozott határozatokat azonnal végre kell hajtani.

11. A vasutasok rendelkezése alatt álló épületekről, ahol ez még nem történt volna meg, az ötágú vörös csillagot azonnal el kell távolítani.

12. Az elvtárs megszólítás azonnali hatállyal megszűnik. Az államvasutak területén a hivatalos megszólítás minden vasutas dolgozóra kivétel nélkül „úr", illetve „asszonyom".[5]

13. A szolgálati egyenruha rangjelzése egyelőre változatlan marad. A szolgálati sapkákról a sapkacímert azonnal el kell távolítani, illetve sapkadíszként egyelőre a régi címer szárnyaskerekét és az alatta lévő nemzeti színű szalagot kell viselni. A forradalmi bizottságok tegyenek javaslatot a magyar nemzeti hagyományok kifejezésére alkalmas új egyenruha formájára és annak fokozatos bevezetésére.

14. A Vezérigazgatóság Ideiglenes Forradalmi Bizottsága felkéri a forradalmi bizottságokat, hogy a vasutas dolgozókat ért jogfosztások megszüntetésére tegyenek javaslatokat.

A Magyar Államvasutak Vezérigazgatóságának
Ideiglenes Forradalmi Bizottsága

A MÁV Vezérigazgatóság Ideiglenes Forradalmi Bizottságának felhívása valamennyi Hivatalos Lappal ellátott szolgálati főnökségnek, 1956. október 31. MÁV ÜDSZSZ LO Vezérigazgatósági iratok gyűjteménye. Három gépelt oldal, másolat.

C) Az ideiglenes vasutas-munkástanácsok küldöttközgyűlésének határozatai 1956. november 23.

A vasutas dolgozók követelik, hogy minden 100 főnél nagyobb szolgálati főnökségen vasutas-munkástanácsok létesüljenek, továbbá az igazgatóságokon és központi hivatalokban és a Vezérigazgatóságon az alábbiakban részletezett módon forradalmi bizottságok helyett állandó munkástanácsok létesüljenek.

A 100 főnél kisebb szolgálati főnökségek (helyek) csatlakozzanak a 100 főnél nagyobb szolgálati főnökségekhez (helyekhez), és velük közösen válasszák meg a munkástanácsokat. A vasút-igazgatóságok csúcsszervei a létszámuknak megfelelő munkástanácsokat tartoznak kiegészíteni a külszolgálati főnökségek (helyek) által létszámarányos küldöttekkel, akiknek teljes tanácskozási és szavazati joguk van az igazgatósági munkástanácsokban. A vasút legfelsőbb irányító szerve a Vezérigazgatóság, illetőleg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium munkásta-

5 A MÁV-nál 1953-ban vezették be kötelezően az „elvtárs" megszólítás használatát a „kartárs" helyett.

nácsai pedig a fent leírt módon az igazgatóságok, valamint a központi hivatalok küldötteivel egészüljenek ki.

A választások valamennyi szervnél teljesen szabadon és titkosan, minden előzetesen összeállított lista nélkül történjenek. A tanácstagok és küldöttek megbízatásuk ideje alatt a megválasztásukkor meglévő beosztásuktól eltérő munkakört vagy soron kívüli kinevezést (más szakcsoportba sorolást) nem kaphatnak.

A fentebb leírt módon választott (demokratikusan felépített) munkástanácsok tevékenységére azonban csak a saját szerv vagy szervezet, illetőleg szolgálati főnökségek (helyek) vezetőinek hatáskörébe tartozó ügyek intézésére és vitelére korlátozódik, éppen a vasút sajátosságára és működésére tekintettel.

A fenti követelésünk nem teljesítése esetén (4 napon belül) a vasutas dolgozók a sztrájk jogával élnek.

Követeljük, hogy minden szakszolgálati helyet mindennemű pártpolitikától mentessé kell tenni.

Az ország területén működő ideiglenes vasutas-munkástanácsok küldöttközgyűlése teljes egészében csatlakozik a nagy-budapesti nagyüzemek munkástanácsának követeléseihez.

Minden követelésünket kérjük rádión és sajtón keresztül közzétenni.

Az ország területén működő ideiglenes
vasutas-munkástanácsok küldöttközgyűlése

Az ország területén működő ideiglenes vasutas-munkástanácsok küldöttközgyűlésének határozatai, 1956. november 23. ÁBSZTL, V–142002. dosszié. Egy gépelt oldal, másolat.

D) A Fővárosi Főügyészség jegyzőkönyve
1957. október 8.

Csanádi miniszterhelyettes elvtárs az alábbiakat közölte:

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztályának vezérigazgatója voltam az 1956. okt. 23-án kitört ellenforradalom napjaiban. A főosztályon alakult forradalmi bizottság munkájáról nem sokat tudok, minthogy okt. 29-én – miniszteri kinevezésem folytán – velük közvetlen kapcsolatom megszűnt.

Kamuti Jenőt ismerem. Hosszabb ideig mint vezérigazgató-helyettes közvetlen beosztottam volt. Igen fegyelmezett, komoly képzettségű elvtárs volt, én javasoltam annak idején a Közp. Vezetőség, illetve a miniszter felé vezérig.-helyettesnek. Jó tulajdonságai mellett az is kétségtelenül jellemezte, hogy nem volt kezdeményező vezető egyéniség.

A főosztályon megalakult forradalmi bizottság létrejöttét az indokolta, hogy vidéken és alsóbb szolgálati szerveknél spontán jöttek létre ilyen bizottságok, szükség volt központi szervezetre is, mert az említett bizottságok velünk, a vezetőkkel nem tárgyaltak, keresték a felső központi forradalmi bizottságot. Így tehát annak megalakítása szükségszerűen merült fel.

Okt. 23-át követő napokban én, Németh elvtárs, Kamuti Jenő egymást felváltva helyünkön voltunk, öntevékenyen segítettük a szovjet katonai szállítások zavartalanságát. Ebben Kamuti sem tanúsított semmi tartózkodást vagy ellenszegülést.

A forradalmi bizottság megalakításáról tárgyalva Végh Alfonz csúcsszervi MDP-titkár javasolta, hogy Kamuti Jenő legyen a bizottság elnöke. Azért javasolta, mert vezérig.-helyettesként mintegy hivatal [...] is vezet, személye biztosíték, hogy a hivatalvezetés, a vasút vezetése kezünkben marad, azt a forradalmi bizottság nem viszi szélsőséges vagy a vezetéssel ellentétes irányban. Ezenkívül Kamutit szerették, népszerű volt a vasutasság körében, de népszerűsége nem volt ártalmas, hanem jó, pozitív értelemben hasznos. Meg voltam győződve, hogy Kamuti jó irányban tartja a forradalmi bizottság működését.

Kamutival a fentieket közöltük, ő – szokásához mérten – fegyelmezetten tudomásul vette azt. Legjobb tudomásom szerint a forradalmi bizottság élén semmi olyat nem tett, ami akadályozta a vasút munkáját vagy a felső vezetés érvényesülését. Miután miniszter lettem, vele a közvetlen érintkezésem megszűnt, minthogy Németh vezérigazgatóval tartotta a főosztály felé irányuló kapcsolatomat. Kamuti személyes megjelenésének, jelentkezésének hiánya nem tűnt fel, nemcsak a fenti ok miatt, hanem azért is, mert természeténél fogva szerény, olyan ember, aki csak akkor jött feletteseihez, ha hívták. Nem mondhatom azt, hogy tudatosan került, és távolmaradása semmiképpen nem volt politikai célzatúnak tekinthető.

Amint mondottam, a forradalmi bizottság működését nem ismerem. A forradalmi bizottság által a Hivatalos Lap helyett készített két rendeletet kiadása előtt, illetve megjelenésekor nem láttam. Nem tételezem azonban azt, hogy Kamuti kezdeményezéséből jöhetett létre, minthogy az akkori időkben ismert és általános jellegű követelésekkel volt tele, ezeket hangoztatták az alsó szervek küldöttségei is, Kamuti pedig egyébként sem volt kezdeményező egyéniség.

Kérdésre előadom, hogy Kamutival személyesen is beszéltem arról, hogy vállalja a forradalmi bizottság elnöki funkcióját. Nem emlékszem arra, hogy okt. 29-én lemondott, és én kértem volna arra, hogy továbbra is maradjon a helyén. Azonban ha ez megtörtént vagy ilyen szóba került, valószínűleg így nyilatkoztam.

Visszatérve a forradalmi bizottság működésére, én olyat nem tapasztaltam, hogy a vezetés munkáját akadályozták, hogy segítették volna az ellenforradalmat. Ha ilyen magatartásuk lett volna, ezt nekem feltétlenül jelentették volna.

Ugyanezt mondhatom a nov. 4. után alakult – Pelcz József mérnök által vezetett – forradalmi bizottság működésével kapcsolatban is.

Meg kell mondanom azt is, ha Kamuti Jenő letartóztatásának alapja kizárólag csak az, amit a forradalmi bizottság élén végzett, a bűnvádi felelősségre vonás igen súlyos következmény. Ezzel kapcsolatban személyesen érzem a felelősséget érte, minthogy e működését, ill. az elnöki funkció ellátására én is jelöltem és kértem.

Mint mondottam, a Hivatalos Lap helyett kiadott két rendelet szövegét csak utólag láttam, ezzel kapcsolatban véleményt nem adtam, de kétségtelen, hogy elvileg akkor azt helyeseltem, hogy minden intézkedésünk célja és eredménye az

legyen, hogy a vasút menjen, hogy elkerüljük a felesleges háborgásokat. Ha akkor megkérdeznek, csak ilyen értelemben nyilatkozhattam.

A Pelcz József által vezetett forradalmi bizottság egy ízben megjelent nálam. Pelcz Józsefet elsőrangú gépészmérnöknek tartom, országos viszonylatban is kevés ilyen szakemberünk van. Határozottan emlékszem, hogy a bizottság küldötteivel olyan értelemben tárgyaltam és egyeztünk meg, hogy a bizottság működésével a vasút, a közlekedés érdekeit szolgálja, a felső vezetést támogatja. Nekem igen megnyugtató volt az, hogy a bizottság vezetője Pelcz József volt. A bizottság ellenforradalmi működéséről nem tudok, ilyen panasz ellenük nem érkezett.

A főosztályon alakítandó munkástanáccsal kapcsolatban az volt a véleményem – és ezt minden valószínűség szerint hangoztattam is –, hogy arra szükség van azért, mert az alsó szerveknél alakult ilyen szervezeteket össze kell fogja, központi helyzeténél fogva azokat úgy irányítsa, hogy a vasút működését zavartalanná, helyi akcióktól mentessé tegye. Ilyen értelemben tárgyaltam Kádár, Kossa, Németh elvtársakkal is.

Godó Józsefet ismerem, elmondhatom, hogy a maga szakmájában messze a legjobb szakember, országok közötti viszonylatban is. December 5-én történt letartóztatásakor magam is nagyon csodálkoztam, és a szakosztályán dolgozókat megnyugtattam, hogy az ügyben, ill. annak gyors kivizsgálása érdekében intézkedni fogok.

Nem volt kifogásom az ellen, hogy kérésükre a szakosztály 3-4 dolgozója – köztük Lányi Géza is – velem jöjjön a parlamentbe. Itt személyesen beszéltem Münnich és Tömpe elvtársakkal, akik megígérték, hogy az ügyben gyors kivizsgálás történik. Godó valóban rövid időn belül szabadon lett engedve.

Godó József távolléte komoly hiányt jelent. Képtelenségnek tartom, hogy ez az ember minden erejével akadályozta volna a vasúti forg. megindulását.

Kérdésre előadom, hogy a vasúti forradalmi biz. tagjai, vezetői ellen – ha csak a működésük képezi a bűnvádi eljárás tárgyát – az ilyen elbírálás túlzott, ezt nem érdemlik meg. Őszintén szólva azt hittem, hogy letartóztatásuk oka más, általam nem ismert olyan politikai tevékenység, amellyel államrendünket megtámadták. (Pl. olyan hírek voltak, hogy Maléterrel, Király Bélával álltak kapcsolatban.)

Előadom még, hogy az ellenforradalom napjaiban országos viszonylatban több helyen történt sínfelszedés. Ezek általában ellenforradalmárok helyi akciói voltak. Egy esetben tudok olyan tényről – ez miskolci ellenforradalmi akció volt –, hogy ellenforradalmárok igyekeztek Budapestre, harcolni. Utasítást adtam sínfelszedésre, a villany kikapcsolására (villanymotorral jöttek), végül is honvéd alakulatok szedték fel a síneket és akadályozták meg őket abban, hogy a fővárost elérjék.[6]

Többi sínfelszedésről nincs tudomásom.

Záhonyban az állomásfőnök egyéni akciója volt a sínfelszedés, úgyszintén Békéscsabán is.

6 A Csanádi György által említett esemény 1956. október 25-én történt. Nem bizonyított, hogy a vonaton valóban fegyveres felkelők utaztak.

Az ellenforradalom idején a vasút nem bénult meg, nov. 4. után a személyszállítás ugyan szünetelt, de ekkor is közlekedtek élelem- és fűtőanyag-szállító vonatok.

Egyebet előadni nem tudok.

Dr. Csanádi György
közl. és postaügyi min. I. helyettese

A Fővárosi Főügyészség által felvett jegyzőkönyv dr. Csanádi György miniszterhelyettes által Kamuti Jenő és társai ügyében elmondottakról, 1957. október 8. HÁBSZTL, V–142002 dosszié 34–35. Három gépelt oldal, másolat.

Konszolidáció és közlekedéspolitika
1957–1968

24

A MÁV SZEMÉLYI ÁLLOMÁNYÁRÓL

1957. február

1957-ben az MSZMP központi apparátusában eldöntendő kérdés volt, hogy az 1956-ban felszámolt MDP KV vasút-politikai osztályt újraszervezzék-e, kik a felelősek a vasutas káderek „megingásáért", hogyan rendezzék a MÁV vezetői állományával összefüggő kérdéseket. Az MSZMP KB 1957. február 20-ai határozata a vasutas-pártszervek irányítását a területi pártszervekre bízta. 1957. április 8-án Benkovics Dezső, az MSZMP Vasutas Intéző Bizottságának helyettes elnöke – korábban a MÁV Budapesti Igazgatósága politikai osztályának vezetője – háromoldalas javaslatot készített a vasúti kádermunka pártirányításának ideiglenes rendezéséről. Benkovics a KB-határozattal szemben a vasút-politikai osztályok felállítását szorgalmazta. 1957. április 17-én az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya részéről Bangó Sándor véleményezte Benkovics javaslatát: „Benkovics elvtárs a vasúton dolgozó káderek egy részének megingásáért, illetve az évek során funkcióba állított vasutasok megítélését teljes egészében Bebrits miniszterre és a KV apparátusára hárítja [sic!]. Kétségtelen, hogy nevezettek – különösen Bebrits elvtárs – követtek el hibákat a kádermunka terén, de a káderek megszilárdítása, helytállásra nevelése a vasút-politikai osztályokra volt bízva, amely szerv munkájában tevékeny és igen fontos szerepe volt Benkovics elvtársnak is. [...] nem szabad megengedni, hogy a kádermunka újra csak vasutasok kezébe kerüljön, legalábbis az elkövetkező hónapokban és években, amíg a területi pártszervek valóban gazdáivá válnak a vasútnak is." (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1957. 1. ő. e.) Az előbbieknél némileg önkritikusabb az alább közölt dokumentum. Az elkövetkező években – kb. 1963-ig – a vasút káderhelyzetéről szóló feljegyzések rendre felbukkannak az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya iratanyagában. 1958 végére a MÁV 1424 fontos vezetői munkakört betöltő munkatársa közül 918 fő volt MSZMP-tag, 686 fő munkásszármazású, s 478-an nem rendelkeztek a munkakörükhöz előírt iskolai végzettséggel.

Az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya és Németh József MÁV-vezérigazgató jelentése

A felszabadulás óta eltelt években, de különösen a fordulat évétől az államvasutak vezető káderei közé meglehetősen nagy számban kerültek pártunk[hoz] és népi demokratikus rendszerünkhöz hű, többségükben munkáskáderek. A vasúti főosztály és az igazgatóságok legfontosabb posztjaiba ilyen elvtársakat állítottak. A középfunkciók betöltésénél is egészséges folyamat indult meg. Így a vasút legfontosabb parancsnoki posztjain (szakosztályvezetők, igazgatók, pályafenntartási és fűtőházfőnökök, továbbá az állomásfőnökök és pályamesterek egy része) olyan politikailag megbízható, a vasúti szakmában megfelelően képzett káderek dolgoztak, akik az elmúlt években az évről évre jelentkező, a vasút kapacitását túlzottan igénybe vevő nagy feladatokat is képesek voltak megoldani. A feladatok megoldását a sűrűn előforduló szénhiány, a műszaki berendezések korsze-

rűtlensége, a párt és állam vezető szerveinek a vasúttal szemben tanúsított közömbössége ellenére is, elismerésre méltóan végezték.

A horthysta elemek kiszorítása, helyükre megbízható káderek kiválogatása megfelelő ütemben folyt. Hiányos volt azonban a káderek nevelése. Emiatt a nehézségek során szilárd helytállást tanúsító magatartásra képes, beosztottaival emberségesen bánni tudó vezető kevés kiemelt káderből válhatott. A káderek általános műveltsége, politikai képzettsége csekély kivételtől eltekintve még nem érte el a kívánt mértéket. Nem foglalkoztak – fontosságának megfelelő színvonalon – a vasút elvi problémáival, a gazdaságosabb üzemvitellel és a vasút műszaki fejlesztésével. De nem is ösztönözte erre Bebrits elvtárs, a volt közlekedés- és postaügyi miniszter a vasút vezető kádereit, és elsősorban csak a valóban igen nagy erőfeszítést kívánó teljesítményemelkedés érdekében végzendő – napi – feladatok ellátására szorítkoztak. A vezérigazgatóságon dolgozók mind több operatív munkafeladatot láttak el, a legfontosabb vasúti törvények be nem tartása (menetrend) miatt a fegyelem nem szilárdulhatott meg kellő mértékben. Az adminisztratív nevelőeszközök – büntetés, jutalmazás – tömeges alkalmazása, a munka során elkövetett kisebb hibák miatt is alkalmazott goromba, ledorongoló bánásmód hatása a munka iránti közömbösségben nyilvánult meg, holott tudvalevő, hogy a vasutasok többsége a felszabadulás után büszkén vallotta hivatásának a vasutas foglalkozást.[1]

A kulcspozíciókban dolgozó káderek hosszú időn keresztül próbálták áttörni a fejlődésük előtt álló önállóságukat akadályozó nehézségeket – erről a KV ipari és közlekedési osztályán keresztül a párt vezetői is értesültek –, de ezen próbálkozásuk nem volt eredményes. Nem tudtak ezen segíteni a vasút-politikai osztályok sem.[2] Ezért a káderek egy része maga is közömbössé vált, igyekezett a felelősséget elhárítani, és mivel nem tudtak magyarázatot adni az intézkedések elmaradására, nem keresték a dolgozókat, azok véleményét nem vették figyelembe, végeredményben elszakadtak a vasutas dolgozók tömegeitől. A vasúton személyzeti munkát végző elvtársak jó része – bár többször történt kísérlet a javításra – nem volt képes alacsony szakmai és politikai képzettsége miatt a legjobbakat

1 A Rákosi-korban a MÁV Hivatalos Lapban hétről hétre közzétették a fegyelmivel megbüntetett dolgozók nevét, időnként a bírósági ítéleteket is. Leggyakrabban a tervgazdálkodás érdekeit veszélyeztető magatartásokért bűnhődtek a dolgozók: szabálytalan egyenruha-viselés (hiányzik egy-két rangjelző), a nők nem tisztelegnek, a kartárs szó használata az elvtárs helyett stb. A büntetések elrettentők: gyakori az elbocsátás, a pénzbüntetés, a vétkes kipellengérezése. 1953 első negyedévében pl. 459 büntetést róttak ki szabálytalan tisztelgés miatt, és 533 esetben a szabálytalan egyenruha-viselés miatt. Az önkényes kilépések száma a szigorú állami rendelkezések ellenére sem csökkent. A szankciók ellenére 1951 decemberében már 560 önkéntes kilépő távozott a vasúttól, 1952 januárjában 320-an, februárban 200-an. A szabálytalan egyenruha-viselés összefüggött az egyenruhahiánnyal, ill. az egyenruhák silány minőségével is. Havonta 100-200 dolgozót büntettek meg azért, mert egyenruhájuk nem az előírások szerinti. 1952 májusában bevezették a javító-nevelő munkát a vasúton is. 1952. szeptember végéig a MÁV 851 esetben tett büntető feljelentést az államügyészséghez javító-nevelő munkára utalás céljából. A büntetőbíróság 1952 negyedik negyedévében 83 dolgozót, 1953 első negyedévében 51 főt ítélt javító-nevelő munkára. A javító-nevelő munkát ugyanazon a munkahelyen kellett letölteni, csökkentett munkabérért. 1953-ig minden munkaszervezési, műszaki problémát az ellenségnek tulajdonítottak. A balesetek okának a laza munkafegyelmet, a kétlakiságot, a klerikális reakciót és az ellenség aknamunkáját jelölték meg.

2 Ezt alátámasztó dokumentumot – ti. hogy segíteni akartak – egyetlenegyet sem találtam az MDP vasút-politikai osztályának iratanyagában.

kiválasztani a kisebb-nagyobb vezető beosztásokba, ugyancsak elmaradt az utánpótlásról való tervszerű gondoskodás is.

A vasút szakmai vezetésében, a személyzeti szakosztály és osztályokon erősen lábra kapott egy elvtelen kritikátlan szellem, amelyet nagymértékben elősegített az, hogy a politikai osztályokon is hasonló szellem alakult ki. Keveset tett ezen állapot megszüntetéséért a KV ipari és közlekedési osztálya is. E szervek felelőssége mellett Csanádi elvtársnak a vezető káderekkel szembeni elnéző – baráti – magatartása, de különösen Bebrits elvtársnak sokszor meggondolatlan, a káderek önérzetét, sokszor emberi méltóságát sértő intézkedései azok az okok, amelyek miatt októberben a vasutasok [közt] nagy számban voltak, akik aktívan támogatták az ellenforradalmat. A vezetés a vasutas-pártszervezetekre sem támaszkodhatott ez időben, mert azok „gazdátlanná" váltak, ugyanis a vasút-politikai osztályok már alig, a területi pártszervek pedig még egyáltalán nem foglalkoztak velük.

Az októberi események első szakaszában a vasút vezetői nem tudtak úrrá lenni a helyzeten, többségük nem jelentkezett szolgálati helyén, így a vasutasság között tág tere nyílt az ellenforradalmi elemek befolyásának. November 4. után a vezető káderek egy része erősen ingadozott, egyesek pedig elszabotálták a kormány határozatainak végrehajtását, sőt voltak, akik kommunistákat távolítottak el a vasúttól. A legjobb vezető káderek azonban kiálltak a párt politikája mellett, és aktívan bekapcsolódtak a párt újjászervezésének munkájába, kemény kézzel igyekeztek rendet teremteni. Az eltávolított kommunisták és munkáskáderek nagy részét visszahelyezték eredeti beosztásába. Rendeletet adtak ki a munkástanácsok megszüntetésére, és sorozatos intézkedést tettek a sztrájkok megszüntetésére, pl. a december 11–12-én lezajlott sztrájk idején a vonatoknak kb. 80%-át közlekedtették. Az ellenforradalmi elemek elleni harc eredményeként február 10-ig elbocsátásra került a vasúttól 397 fő, a hangoskodók közül több százat alacsonyabb beosztásba helyeztek. Az ellenforradalmi elemek további felderítése és eltávolítása folyamatban van. Ebben a munkában nagy segítséget jelent a pártszervezetek megalakulása, erősödése és a visszaállításra kerülő személyzeti szervek munkája.

A vasút vezetésének megszilárdulását, a káderek megerősödését a vasút kielégítő teljesítményei is mutatják. Január hóban az áruszállítás a múlt év hasonló időszakában elért teljesítmény 65%-a volt, míg februárban a napi berakások meghaladják az előző évek februári teljesítményeit.

Ahhoz, hogy a vasút irányítása a párt és kormány utasításának megfelelően folyjék, s így képes legyen a rá háruló feladatokat teljes mértékben végrehajtani, a leggyorsabban rendezni kell a legfontosabb vezető beosztásokban dolgozó káderek helyzetét. Ebben a Központi Bizottság segítségére van szükség. Ezzel egyidejűleg a vezetésnek – támaszkodva a vasutas-pártszervezetekre – rendet kell teremteni a közép- és alsó beosztásokban dolgozó vezetők helyzetében, gondoskodva arról, hogy a helyüket meg nem állt vezetők, illetve főnökök kicserélése a vasút munkájában ne okozzon zavarokat.

Az MSZMP ipari és közlekedési osztálya és Németh József, a MÁV vezérigazgatója által készített jelentés a MÁV káderhelyzetéről. 1957. [február.] MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1957. 1. ő. e. Szigorúan bizalmas. Három gépelt oldal, dátum és aláírás nélkül.

25

„SZÜKSÉGESNEK LÁTOM A PERONON LÉVŐ ŐRSZEMET ELLENŐRIZNI"

1957. február 24.

Az alább közölt utasítás összefoglalja a vasúti rendőrség feladatait 1957 márciusában a nyugalom biztosítása és a zavarkeltés megakadályozása érdekében. Operatív intézkedések ezek az „ellenség leleplezése" céljából. Az utasítás kivonata – és a helyzethez igazodó aktualizálása – a belügyminiszter-helyettes 5. sz. parancsának. Vélhetőleg ebből adódik az irat hiányos, zavaros sorszámozása.

Az Országos Rendőr-főkapitányság vasúti főosztálya vezetőjének utasítása

A Magyar Népköztársaság belügyminiszter-helyettesének 5. sz. parancsát kivonatosan leadom, és egyben az abban rögzített feladatok végrehajtásával kapcsolatos tennivalókat, melyek a vasúti rendőrség helyzetéből adódnak, külön-külön megszabom.

Az ellenforradalmi propaganda az 1956. október 23-i események megismétlésére március hónapban fegyveres felkelésre, tüntetésre és egyéb ellenforradalmi provokációra uszít. Népünk nyugalmának és az ország rendjének biztosítása érdekében a belügyminisztérium valamennyi szervének a leghatározottabban fel kell lépnie minden provokációval szemben, és el kell érni, hogy az események menetét – állandó támadással – mi irányítsuk, és biztosítani tudjuk népünk nyugalmát. Ellenséges provokációkkal főleg március 15-re, március 23-ra vagy április 4-re lehet számítani. A felkészülést már most meg kell kezdeni. A felkészülés célja, hogy a BM-szervek állandó kezdeményezése, akciók következtében az ellenség védelemre, visszahúzódásra kényszerüljön. Nem szabad az intézkedéseket úgy tervezni, hogy azok csak az említett dátumokra vonatkozzanak. Az intézkedéseket egész március hónapra és április elejére kell megtervezni. Várható, hogy az ellenforradalom nemcsak városokban, hanem falun is próbálkozik majd zavarkeltéssel, kihasználva a még meg nem oldott problémákat. Ezért ezt a körülményt valamennyi rendőrfőkapitány a tervek elkészítésénél és az intézkedésnél vegye figyelembe. A fegyveres szervek egységes fellépése érdekében megparancsolom:

I.

1. Valamennyi megyei (budapesti) rendőr-főkapitányságon a jelen parancs kézhezvételétől számított 24 órán belül operatív bizottságot kell létrehozni. A bizottság feladata: értékelni a megyei közbiztonság helyzetét, a lakosság hangulatát, megszervezni a végrehajtandó akciókat, biztosítani az összeköttetést az alsóbb és felsőbb szervekkel, intézkedéseket tenni a készültségi szolgálat ellátására. A készültségi szolgálat fokának és időpontjának elrendelésére a későbbiekben telefonon az alábbiakban fogok intézkedni.

1. Az elkészített riadóterv végrehajtására hivatalos időben a kapitányság vezetőjének vagy bent lévő kapitánysági beosztottnak, hivatalos idő után a székhelyi őrs ügyeletének az alábbi szöveget fogom leadni: „Rezsőt értesítsék ki, azonnal jöjjön be!" E szöveg közlése után a bajtárs felbontva a borítékot, mely a riadótervet tartalmazza, az abban elrendelt intézkedéseket végrehajtja.

2. Amennyiben a vasúti rendőrség állományának készültségi szolgálatot kell elrendelni, úgy telefonon a fentieknek az alábbiakban fogom kiadni: „Szükségesnek látom a peronon lévő őrszemet ellenőrizni." Amennyiben ilyen szövegű utasítást kap a bajtárs, melyhez az időpont is hozzá lesz téve, hogy mikor, az azt jelenti, hogy a kapitányság és az őrs beosztottjai részére készültségi szolgálatot rendelek el, melynek esetén a kihelyezett őrhelyeken lévő beosztottakat a megadott időpontra be kell rendelni, és a személyi állomány legfeljebb 10%-át lehet elengedni rövid időre a készültségi szolgálat tartama alatt tisztálkodás, ruházatváltás címén. Az őrsszékhelytől távol lakó (vidéken lakó) bajtársakat úgy kell felkészíteni, hogy a készültségi szolgálat alatt nem mennek haza.

3. Az elrendelt riadó megszüntetésére a hozzám beérkezett jelentésekből és országos helyzet megítéléséből telefonon az alábbi szöveget fogom leadni: „...-án ... órakor az eddigi helyzetről tegyen jelentést hozzám." Ilyen szöveg közlése esetén, melyben a nap és az óra is meg lesz szabva, az elrendelt riadót meg kell szüntetni.

4. Amennyiben a készültségi szolgálat további fenntartása nem szükséges, úgy telefonon az alábbi szöveggel fogok rendelkezni: „A ruházat kicserélését a megyei főkapitánysággal beszélje meg." Amennyiben ilyen szövegű utasítást kapna, úgy az elrendelt készültségi szolgálatot fokozatosan kell feloldani, a normális szolgálati rendre visszatérni.

A testületileg illetékes megyei főkapitányságokkal meg kell tárgyalni, hogy a készültségi szolgálat esetére az állományt hogyan fogják ellátni megfelelő hideg élelemmel. Itt figyelembe veendő az, hogy a vasúti rendőrségnél elrendelt készültségi szolgálat meg fog egyezni a megyék rendőri szerveinek készültségi szolgálatával. A készültségi szolgálat idejében is a parancsnokoknak gondoskodni kell arról, hogy a helyi körülményeket és lehetőségeket figyelembe véve megfelelő mértékben biztosítsák a személyi állomány pihenését. Amennyiben a vasúti rendőri egységek parancsnokai a közbiztonsági helyzetet úgy ítélik meg, hogy szükségessé válik az állomány riadóztatása, úgy azt hatáskörükben rendeljék el, de azonnal jelentsék a vasúti főosztályra is.

II.

Az ellenséges tevékenység megelőzése és leleplezése érdekében az alábbi intézkedéseket kell tenni. Operatív vonalon:

1. A felvizsgált és ismételten munkába állított ügynökséget úgy kell mozgatni, hogy rajtuk keresztül értesüléseket szerezzenek az ellenséges személyek mozgásáról, tevékenységéről. Ennek érdekében:

a) A kapcsolattartó nyomozók március 1-jéig teremtsenek kapcsolatot, adjanak részletes eligazítást a feladatokra, és a találkozókat március 1-jétől rövid időközbe ütemezzék be.

b) A kapott anyagot kötelesek a vezetők azonnal ellenőrizni, értékelni és az esetleges intézkedésekben segítséget nyújtani.

c) Meg kell szervezni, hogy a nyomozók nyomozati tevékenységük közben is végezzenek felderítő munkát.

d) Az őrizeteseket minden esetben ki kell hallgatni arra, hogy milyen esetleges ellenforradalmi cselekményekről, készülődésekről tudnak. Az ilyen adatokat fel kell használni.

e) Fokozott mértékben fel kell deríteni az elrejtett fegyvereket, szökött rabokat és körözött személyeket ennek érdekében.

2. A vasút területén lévő objektumokat a MÁV megfelelő vezetőivel összehangolva át kell vizsgálni az esetleg ott lévő fegyverek és lőszerek összeszedése érdekében.

3. A pályaudvarokon és vonatszerelvényeken nagyobb mérvű igazoltatást kell folytatni a még kint lévő szökött rabok és körözött személyek elfogása érdekében. A nemkívánatos elemek kivonása céljából hatékonyabban kell alkalmazni a közbiztonsági őrizetbe vételt, elsősorban az osztályidegen, fasiszta, huligán elemek köréből. Ezt a munkát március 10-ig be kell fejezni. Március 10-től 17-ig alkalmazni kell a preventív őrizetbe vételt azon személyekkel szemben, akiknek szabadlábon hagyása magatartásuk miatt a közrendre veszélyes. Tervszerű beütemezés szerint razziaszerűen ellenőrizni kell az összes nyilvános helyeket. A razzián részt vevő beosztottakat ki kell oktatni a végrehajtással kapcsolatos feladatokra. Közrendvédelmi és karhatalmi vonalon:

1. Rendszeresen ellenőrizni kell az üzemrendészeti szerveket.

2. Rendszeresen ellenőrizni kell a fegyvertartási engedéllyel rendelkezőket, a MÖHOSZ fegyvereit ideiglenesen be kell vonni.

3. A helyi viszonyoknak megfelelően meg kell szervezni az objektumok (hidak, pályaudvarok, telefonközpontok, rádiók stb.) védelmét, amelyekkel szemben az ellenforradalom támadást intézhet.

14. A rendőri szervek épületei, objektumvédő tervét március 10-ig három alkalommal gyakoroltatni kell.

14. A karhatalmi és őrségi egységek, őrsök fegyvereinek belövését és műszaki felülvizsgálását legkésőbb március 10-ig be kell fejezni.

17. A karhatalmi egységek, alegységek fegyverzettel, lőszerrel, gépjárművel, híranyaggal való feltöltését március 1-jéig végre kell hajtani, erre központilag is intézkedem.

18. A készültségben lévő egységek részére elő kell készíteni a megfelelő elhelyezési körletet.

19. Fel kell készíteni a beosztottakat a könnygázgránát és kézigránát használatára. Ennek érdekében gyakorlatokat kell végrehajtani.

20. Gyakoroltatni kell a békés és ellenséges szándékú tömeg oszlatását és a hangadók kiemelését.

Közlekedésrendészeti vonalon:

3. Meg kell szervezni március 13-tól 16-ig a TEFU- és más nagyobb gépjárműtelepek őrzését, honvédség, rendőrség vagy munkásőrség által. Ezen túlmenően a közlekedésrendészeti szerveknek ellenőrizni kell a gépjárművek igénybevételének jogosultságát, és kellően nem indokolt gépjárművek igénybevételét meg kell akadályozni. Ehhez, ha szükséges, karhatalmi segítséget kell adni.

4. A megyei közlekedésrendészeti előadók vegyék fel a kapcsolatot a helyi szállítási vállalatok igazgatóival és közöljék velük, hogy március 14-én 12 órától március 15-én 24 óráig gépjárműveiken (teherautón is) háromnál több személyt nem szállíthatnak. Kivételt képeznek a menetrendszerű bányász- és munkásjáratok, ezek csak a szabályos útvonalaikon közlekedhetnek.

5. Ellenőrzés alá kell vonni a MÖHOSZ és a polgári repülőtereket.

III.

Fegyverhasználat:
A fegyverhasználattal kapcsolatban az érvényben lévő törvények és rendeletek az irányadók. Fegyveres támadás esetén felszólítás nélkül fegyvert kell használni, a támadás teljes felszámolásáig. A gyülekezési tilalom ellenére összegyülekező, zavarkeltő, népidemokrácia-ellenes tömeget fel kell oszlatni. Az oszlatást meg kell előzni a rendzavarás abbahagyására és feloszlatásra irányuló felhívásnak, továbbá a következményekre való figyelmeztetésnek. Amennyiben a tömeg az oszlatásra történő felhívást figyelmen kívül hagyja, az oszlatást az oszlató eszközök alkalmazásával (oszlató egységek, gumibot, tűzoltó fecskendő, fegyvertusa stb.) minden körülmények között végre kell hajtani. Ha szükséges, egyes vagy sorozatlövésekből álló riasztólövéseket kell leadni. Eredménytelenség esetén a legsúlyosabb kényszerítőeszközök alkalmazásával is fel kell a tömeget oszlatni, és a megzavart rendet helyre kell állítani. Az anyagi és technikai főosztály a fegyverzetre, ruházatra, élelmezésre, gépjárműre vonatkozóan külön utasítást fog kiadni. Ezzel kapcsolatban felhívom Főkapitány bajtárs figyelmét arra, hogy személyében felelős az egész személyi állomány elhelyezéséért, 3-4 napi hideg élelemmel, fegyverzettel, ruházattal, gépjármű-üzemanyaggal való ellátottságáért.

Jelentőszolgálat:

Meg kell szervezni az őrsöktől felfelé a rendszeres összeköttetést és jelentőszolgálatot. A készültségi szolgálatok idejére a szokásos napi jelentéseken túl kiértékelő helyzetjelentést is kell tenni. A rendszeres napi jelentéseken túl a rendkívüli eseményeket azonnal kell jelenteni. A készültségi szolgálat tartama alatt négyóránként kell a felsőbb szervek felé bejelentkezni, még akkor is, ha nincs semmi érdemleges jelentenivaló. Amennyiben az őrsök vasúti telefonon nem tudnak jelentést adni a kapitányságaik felé, úgy vagy postai vonalon, vagy pedig a területi rendőri szerven keresztül adjanak jelentést a kapitányságok felé. Amennyiben a vasúti kapitányságok a vasúti főosztállyal vasúti vagy intern vonalon nem tudnak kapcsolást teremteni, úgy a megyei kapitányság rendelkezésére álló egyéb hírközlő eszközt (tg. rádió) igénybe véve teremtsenek kapcsolatot a főosztállyal.

Ügyeleti szolgálat:

A készültségi szolgálat idejében a vasúti rendőrkapitányságon úgy nappal, mint az éjjeli órákban egy fő ügyeletes tisztnek állandóan bent kell tartózkodni, akinek a készültségi szolgálat idejében állandó összeköttetésben kell állani a kapitányság vezetőjével. Külön utasításomra a kapitányság vezetője is köteles bent tartózkodni a kapitányság épületében. A Főkapitány bajtárs hívja fel összes beosztottja figyelmét, hogy gyávaság, parancsmegtagadás, parancs nem teljesítése, fegyver és lőszer átadása cselekményt elkövetőkkel szemben a KTBTK rendkívüli állapotokra vonatkozó rendelkezései szerint kell eljárni. Ilyen cselekményt elkövető beosztottak közvetlen parancsnoka azonnal köteles őrizetbe venni és vele szemben az eljárást megindítani. 1957. március 1-jétől április 5-ig a személyi állomány részére szabadságot engedélyezni – rendkívüli eseteket kivéve – nem szabad. Felhívom a kapitányságvezető bajtárs figyelmét, hogy az ellenforradalmi cselekmények megelőzése és leküzdése érdekében az állomány helytállása növeléséhez minél eredményesebben használja fel a megyei főkapitányságok által szervezett politikai tájékoztató előadásokat ahhoz, hogy egysége politikai tisztánlátását és ezen keresztül harckészségét, ütőképességét tudja növelni. Emellett feltétlenül fontos, hogy egységének fegyelmi helyzetét, ha szükséges, fegyelmező rendszabályokkal is javítsa, ne tűrjön meg semmilyen fegyelmezetlenséget. Ha a cselekmény súlyossága fenyítési jogkörét túllépi, úgy haladéktalanul kérje a felsőbb szervek eljárását. Ahhoz, hogy az elmúlt október–novemberi ellenforradalmi cselekmények által meglazult fegyelmi és helytállási helyzetet helyre tudjuk billenteni, érthető és végrehajtható parancsokat kell kiadni beosztottjai felé, melynek végrehajtásának az ellenőrzését egyidejűleg meg kell szervezni. A vasúti rendőri szervek kis létszámát és széttagoltságát figyelembe véve, hogy az egyes akcióknál megfelelő erőt tudjon kifejteni, feltétlenül fontos, hogy a területi rendőri és karhatalmi szervekkel a legjobb kapcsolatot építsük ki, hogy szükség esetén egymást támogatva tudjuk az esetleges ellenforradalmi erőket megsemmisíteni. A készültségi szolgálat ideje alatt az őrsre összevont erők következtében a közlekedési vonalak kisebb-nagyobb területe ellenőrzés nélkül marad. Ezért szükséges, hogy a vasúti szervek vezetőivel való megbeszélés értelmében tájékozódást kapjunk a területen lévő rendellenességről, és az őrsről a szükségnek megfelelő erők kivezénylésével biztosítsuk az őrs székhelyén kívül levő területeken a rend helyreállítását. Ugyanakkor az őrs székhelyén kívül eső, a készültségi szolgálat idején őrizetlenül lévő vasúti objektumok vezetői figyelmét fel kell hívni arra is, hogy amennyiben helységükön közelebb más fegyveres erők elérhetők, úgy attól kérjenek segítséget. A készültségi szolgálat ideje alatt az őrs vasútvonalára kirendelt nagyobb létszámú járőrnek a feladata az is, hogy az esetleges ellenséges röplapokat összeszedje, ugyanakkor a vasút területén lévő megbízható vezetőkkel, elvtársakkal [a] kapcsolatot fenntartsa és őket tájékoztassa, hogy milyen formában és honnan kérhetnek fegyveres erőt, ha az ellenforradalmi személyek az objektumukat támadnák. Elvárom, hogy a vezető bajtársak minden szükséges intézkedést tegyenek meg ahhoz, hogy az előttünk álló feladatokat a legmesszebbmenőkig tudjuk végrehajtani.

Tóth György
r. alezredes főosztályvezető

Az ORFK vasúti főosztály vezetőjének 3. sz. utasítása, 1957. február 24. HU–OSA 357–2–1. Belügyminisztériumi parancsgyűjtemény, 20–0–167. Hét gépelt oldal, fénymásolat, fogalmazvány.

Az utasítás utolsó lapjának aljára kézzel írt kiegészítés: „Az őrsökön úgy kell a szolgálatot megszervezni a készültségi szolgálat ideje alatt, hogy legalább az őrs egyharmada bent legyen az őrsön, míg a többi tiszt kint lehet az őrs területén szolgálatban. A bent lévő erők az őrs épületének és a [...] pu.-nak védelmére lehet jobban [...]. Készültségi szolgálat ideje alatt az őrök vagy a helyettese állandóan bent kell tartózkodjon az őrsön."

26

A KÖZLEKEDÉSI TÁRCA DOLGOZÓI

1958 [dátum nélkül]

Az alább közölt összefoglalás a racionalizálás címén, valamint politikai okokból elbocsátottakról, ill. leváltottakról készült. 1958. március 24-én a vasúti főosztály alapszervezeti párttitkárainak értekezletén Németh József miniszterhelyettes sérelmezte, hogy az elrendelt létszámcsökkentés miatt Kossa Istvánt bírálták: „Felvetették, hogy milyen jogon és alapon rendeli el Kossa elvtárs a létszámcsökkentést. Mindenki tudja, ki Kossa elvtárs. Azok közé a kevesek közé tartozik, akik az új kormány megalakításában részt vettek. A Központi Vezetőség tagja, régi párttag, a cselekedeteit bírálni lehet, de ilyen kijelentéseket nem tudok helyeselni, sőt a legnagyobb mértékben helytelenítem. Neki, mint miniszternek, a Központi Bizottság tagjának joga van ilyen intézkedéseket hozni, és ő a jogával él. [...] Ebben az épületben vannak olyan emberek, akik előbb megérdemelték volna a kihelyezést, mint azok, akik kimentek. Ne mindig ott keressük az ellenséget, akik meg merik mondani a véleményüket. Sokkal aljasabbak, veszedelmesebbek azok, akik nem mondják, de annál többet tesznek. Pletykálkodnak olyan elvtársak ellen, akik azt nem érdemlik meg, mint Kossa elvtárs. Az elvtársaknak kell elsősorban megfelelő éberséggel és figyelemmel [sic!] az épület szobáit és folyosóit, és meggyőzni az embereket arról, hogy amit a párt és kormányzat, a miniszter elvtárs elrendel, az a magyar nép felemelkedését, a szocialista vasút építését szolgálja." (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1958. 6. ő. e.)

Az MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának tájékoztatója

1. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium dolgozóinak létszáma 1956. október hó 1-jén 297 727 fő volt. A létszámcsökkentés során (ideértve a disszidált, nyugdíjazott és racionalizált dolgozókat) 33 163 fő került leépítésre, így a létszámcsökkentés után a tárca létszáma 264 564 fő volt. A létszámcsökkentés után a közlekedés – elsősorban a vasút, posta, autóközlekedés – területén újabb létszámemelkedés következett be, ami azt eredményezte, hogy a tárca létszáma 1957. év december 1-jén mindössze 8759 fővel volt kevesebb, mint 1956. október 1-jén. Pl. a postánál 4170 fő racionalizálása ellenére egy év alatt 39 fővel emelkedett a létszám. Az autóközlekedésnél 5141 racionalizálással szemben 500 fő emelkedés, míg az út- és hídfőosztály területén 507 fő csökkentéssel szemben 416 fő emelkedés következett be. (A létszámemelkedés megszüntetésére és a jelenlegi hivatali létszámnak mintegy 1000 fővel való csökkentésére 1958. január hóban a miniszter utasítást adott ki.) Egyes közlekedési ágazatoknál az emelkedés indokoltnak mondható, mert produktív munkát végzőkkel emelték a létszámot, s a létszámemelkedés mögött termelésemelkedést értek el. Egyes esetekben a létszámcsökkentés túlzott mértékű volt, s a megmaradt feladatok elvégzése érdekében emelni kellett a dolgozók számát. Elítélendő azonban az, hogy helyenként a racionalizálást különféle „indokkal" kijátszották, vagy a rac[ionalizálás] végrehajtása után lazán kezelték a létszámalakulást, és újból felduzzasztották a hivatali létszámot. Pl. a vasút központi hivatalainál 1956. X. 1-jétől 1957. május 31-ig csökkentették a létszámot 1151 fővel, ennek ellenére 1957. december 1-jén 223 fővel magasabb volt már a létszám, mint 1957. X. 1-jén.

2. A vezetők létszámában bekövetkezett változások és képesítésük. Mérnökök és technikusok (művezetőtől felfelé – vasút és posta ennek megfelelő beosztások).

a) A tárca területén az ellenforradalom idején vezetői funkcióban lévő 6725 fő közül 540 főt távolítottak el. Ezeknek 67,5%-át (365 főt) visszaállították eredeti beosztásába, a többiek részben nyugdíjba mentek, vagy nem vállaltak funkciót, egy kis részük pedig alkalmatlan volt vezető beosztásba.[1]

b) A legfontosabb 954 beosztásban dolgozó vezetők iskolai végzettsége (hivatalokban osztályvezetőktől felfelé, vállalatoknál igazgató, főmérnök és főkönyvelő).

Egyetemet	Főiskolát	Középiskolát	Általános iskolát
végzett			
296	99	428	131
31%	10%	44,8%	13,8%

Jelenleg tanul a tárca területéről levelező és esti tagozaton 3642 fő, az alábbi megoszlásban:

Egyetemen	823 fő
Főiskolán	102 fő
Középiskolán	2717 fő

A jelenleg tanulók többsége alacsony beosztásban dolgozik, ezzel szemben a vezető beosztásokban dolgozók tekintélyes része nem tanul felsőbb oktatási formában, holott erre nagy szükségük lenne munkakörük ellátásához.

c) A mérnökök és technikusok száma. Mérnökök összes létszáma 1909 fő, akik közül csak 931 fő dolgozik a tárca vállalatainál, a többi központi beosztásokban (309) és e tárca tervező- és kutatóintézeteiben (669 fő). Jobb a helyzet a 2727 fő technikus munkahelyének eloszlásánál, akik közül 142 központi szerveknél, 141 fő a tervező- és kutatóintézeteknél, míg 2444 fő a vállalatoknál dolgozik. A mérnök és technikusi munkakörben dolgozók egy jelentős részének nincs meg a megfelelő képesítése (682 mérnöki és 1803 technikusi munkakörben képesítés nélküli dolgozó van beosztásban).

1 A forradalom napjaiban eltávolított 540 vezető beosztású dolgozó közül 275-en a MÁV-nál dolgoztak. Közülük 211 személyt visszahelyeztek állásába, „64 fő részben szakképzettség hiányában nem is volt alkalmas eredeti munkakörének ellátására". Vö. Előterjesztés a KPM I. vasúti főosztály szakmai kollégiuma részére az államvasutak személyzeti munkájáról. MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1958. 5. ő. e.

3. Az ellenforradalom alatt létrejött forradalmi bizottságok. Munkástanácsok számszerű adatai.

A tárca területén alakult ilyen szervekben részt vett 8946 fő. Ezek közül elbocsátottak 1293 főt, alacsonyabb beosztásba helyeztek 534 főt, letartóztattak 125 főt. A többiek eredeti beosztásban maradtak (6994 fő, 78%-a a résztvevőknek). A tárca területéről ellenforradalmi tevékenység miatt eltávolítottak összesen 2193 főt. (Ebből művezető és ennél magasabb beosztásban 379 fő volt.) Felülvizsgálták a gépkocsivezetőknek az ellenforradalmi időszak alatt tanúsított magatartását.[2] Ennek alapján az ország egész területén foglalkoztatott gépkocsivezetők közül 1759 főre (kb. 3%) vonatkozólag javaslatot tettek a gépjármű-vezetői engedély megvonására.

4. Az 1945 előtti, párttagsággal rendelkező dolgozók a közlekedés területén.[3] A tárca területén dolgozik 155 olyan elvtárs, aki 1945 előtti párttagsággal rendelkezik. Közülük legtöbben a vasútnál (50 fő), a szállítmányozás és idegenforgalomnál (22 fő) és az autóbusz-közlekedés területén (21 fő) dolgoznak. A minisztérium központjában mindössze 12 fő van beosztva. A tárca területéről 27 elvtárs részesül nyugdíjban.

Megjegyzés:

Ezen adat-összeállítás nem tartalmazza a KPM-en kívül közlekedésben foglalkoztatottakra vonatkozó adatokat (egyéb tárcák és tanácsok kezelésében lévő közlekedési vállalatokat, intézményeket).

Az MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának tájékoztatója a közlekedési tárca létszámalakulásáról és néhány jellemző személyzeti kérdésről, 1958. MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1958. 4. ő. e. Három gépelt oldal, dátum és aláírás nélkül.

2 A kormány 1957. június 23-án foglalkozott a hivatásos gépjárművezetők forradalomban játszott szerepével.

3 Az illegális párttagsággal rendelkező, közlekedésügyben foglalkoztatottak névsorát lásd 1957. december 28-ai MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának jelentésében (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1957. 4. ő. e.)

27

A KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉNEK IRÁNYAI

1958–1960

Az MSZMP Politikai Bizottsága (PB) alább közölt, 1958. évi határozata a közlekedéspolitikai szemléletváltás első dokumentuma, a közlekedésnek a népgazdaság többi ágazatával arányos fejlesztésére és a vasút, illetve a közút közötti forgalommegosztásra teszi a hangsúlyt. A KPM által elkészített tervezetet először az MSZMP KB ipari és közlekedési osztálya véleményezte. 1958. április 16-án az előterjesztés szövegét Szurdi István „nyers elképzelés"-nek minősítette, Fock Jenő viszont „lényegében jónak" tartotta. (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1958. 5. ő. e.) Az MSZMP PB elé az előterjesztés már mint a KPM és az MSZMP ipari és közlekedési osztálya által közösen elkészített dokumentum (Előterjesztés a közlekedés fejlesztésének irányára címmel) került. A PB az öt határozati pontot Kádár János javaslatára kiegészítette egy Magyarország hadügyi, honvédelmi érdekeinek vasúti vonatkozásaira utaló – kissé hevenyészve megfogalmazott – hatodikkal. A határozatot nem hozták nyilvánosságra. A határozat szövegét megkapta: Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszter; Kiss Árpád, az Országos Tervhivatal elnöke; Földvári Aladár, a Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének főtitkára; Szabó Antal, a Vasutas Szakszervezet főtitkára; Sándor József, az MSZMP KB párt- és tömegszervezetek osztályának vezetője; Szirmai István, az MSZMP KB agitációs és propaganda osztályának vezetője; Szurdi István, az MSZMP KB ipari és közlekedési osztályának vezetője, valamint a budapesti és a megyei pártbizottságok. Ez utóbbiak feladata volt, hogy a határozatot megismertessék a közlekedés valamennyi pártszervezetével.

Csanádi György 1958. október 25-én a Magyar Tudományos Akadémián előadást tartott Az arányos fejlődés törvényének érvényesítése közlekedésünkben címmel. Ebben kijelentette, hogy a közlekedésnek juttatandó források és a vasút–közút közötti forgalommegosztás elsőrangú, egymással összefüggő népgazdasági kérdések: „a közlekedési ágazatok helyes arányainak kialakítása csak akkor biztosítható, ha a közlekedés és a népgazdasági ágak között megvalósított arány ezt lehetővé teszi".[1]

Szurdi István 1960. november 24-én felkérte Kossa Istvánt, adjon tájékoztatást az MSZMP PB 1958. május 6-i határozatának végrehajtásáról. Szurdi az 1960. december 14-én elküldött beszámoló kiegészítését kérte 1961. január 28-án (a vasúti áruforgalmi korlátozások népgazdasági haszna, a belső koordinációs intézkedések népgazdasági haszna, a vasúti áruszállítások vízi útra terelésének eredményei, valamint a közlekedési ágazatok teljesítményrészesedésének arányai). A kérésnek Csanádi György csak 1961. június 27-én írt levelében tett eleget: „A kért kiegészítést csak most áll módomban megküldeni, mert annak összeállítása részletes adatgyűjtést tett szükségessé." Eszerint a vasúti áruszállítások korlátozásai népgazdasági szinten 5,3 millió forint megtakarítást eredményeztek. A központosított gépkocsiszállítás mérhető gazdasági eredménye 31,2 millió forint.

1 Csanádi György: Az arányos fejlődés törvényének érvényesítése közlekedésünkben. *Közlekedéstudományi Szemle,* 8. évfolyam. 1958. 12. 507.

Az 1960-as évek első felének tapasztalatai szerint a bezárt vasútvonali szakaszokról közútra terelt áruforgalom volumene nem növekedett. Ezzel szemben a személyforgalom dinamikusan emelkedett.[2]

A) Az MSZMP KB Politikai Bizottságának határozata
1958. május 6.

Közlekedésünk fejlesztése összhangban történjen népgazdaságunk általános fejlesztésével, azzal lépést kell tartania. Ki kell alakítani a közlekedésen belül az egyes ágazatok helyes arányát. Vasútrendszerünk túlterhelése megszüntetésének, a növekvő igények kielégítésének érdekében hazánkban minden közlekedési ág fejlesztésére szükség van, de hosszú ideig az alapvető szállítási igények kielégítése továbbra is a vasút feladata marad.

Az egyes közlekedési ágazatok fejlesztési arányainak kialakításánál tekintettel kell lenni arra, hogy a vasúti közlekedés elsősorban a nagy tömegű és nagy távolságú áruszállítások gazdaságos lebonyolításának eszköze, a gépkocsi-közlekedés a vasúti hálózat gócpontjai körzetében jelentkező, főként rövidebb távú szállítási igények kielégítésének eszköze legyen.

1. A vasút járműparkját fokozatosan korszerűsítsék. A vonalak „átbocsátóképességét" (vagyis a vonalon átengedhető vonatok mennyiségének növelését) – a fővonalak korszerűsítésével és az állomások vágányhosszainak bővítésével – emeljék. Elsősorban a legnagyobb forgalmú, a nehéz terhelési viszonyok között működő vonalakat villamosítani, a közepes terhelésű vonalakon és a tolatási üzemben dízelesíteni kell – ezenfelül emeljék a nagy raksúlyú kocsik számát a vasút szállítókapacitásának növelésére. Mindazokat a vasútvonalakat, amelyeknek fenntartása a csekély forgalom miatt nem gazdaságos, a közúti közlekedés egyidejű fejlesztése mellett meg kell szüntetni, illetve korlátozásokkal, egyszerűsített üzemviteli formában kell fenntartani.[3]

2. A közúti szállítás fejlesztése érdekében a gépkocsi-közlekedés számára alkalmas úthálózat kifejlesztése szükséges. Elsősorban középterhelésre alkalmas útfajtákat építsenek, az elmaradás ezen a téren a legnagyobb. A gépkocsi-közlekedésre alkalmas úthálózat fejlesztésével összhangban növelni kell a tehergépkocsi- és autóbusz-állományt, valamint ki kell alakítani a kocsipark jobb kihasználása céljából a menetirányító hálózatot és fejleszteni a karbantartó bázisokat, a javító- és alkatrészgyártó üzemeket.

3. Meg kell vizsgálni, hogy a hajózáson belül a folyamhajózás vagy a folyami-tengeri hajózás fejlesztésére összpontosítsuk-e erőinket.

4. Az Országos Tervhivatal vizsgálja meg (amennyiben szükséges, készítsen erről a Gazdasági Bizottság számára előterjesztést), tegyen intézkedéseket, hogy azok az áruszállítások, amelyeknek szállítási iránya a vízi út irányával megegyezik, de jelenleg vasúton vagy gépkocsin zajlanak, a jövőben vízi úton történjenek – ha másfajta szállításra különleges okok nincsenek.

2 Lendér Jenő: Az autóközlekedés és a vasút, valamint az egyéb közlekedési ágak közötti koordináció és kooperáció. *Közlekedési Közlöny*, 1962. 18. évf. 771–776.

3 A vasút–közút közötti forgalommegosztási intézkedésekre bővebben lásd: Hegedűs Gyula: Közlekedésünk koordinációjának céljáról és az első intézkedéseiről. *Közlekedési Közlöny*, 15. évf. 1959. 2. 37–43. és Czére Béla: Közlekedésünk koordinációjának további feladatairól. *Közlekedési Közlöny*, 15. évf. 1959. 4. 79–83.

5. A Politikai Bizottság felhívja az Országos Tervhivatalt, hogy a közlekedés fejlesztésére vonatkozó fenti irányelveket a távlati fejlesztési tervek elkészítésénél alkalmazza.

6. A Politikai Bizottság szükségesnek tartja, hogy a vasúti forgalom megjavítására a Honvédelmi Minisztérium a honvédelmi igények figyelembevételével megfelelő anyagokat bocsásson a vasút rendelkezésére.

Az MSZMP Politikai Bizottság 1958. május 6-i határozata a közlekedés fejlesztésének irányáról. MOL M–KS 288. f. 5. cs. 77. ő. e. 2 gépelt oldal.

B) A KPM beszámolója a határozat végrehajtásáról
1960. december 14.

Az MSZMP Politikai Bizottságának a közlekedés fejlesztése legfontosabb célkitűzéseire vonatkozó határozatát a közlekedési tárca már 1958-ban, tehát a hároméves terv első évében is szem előtt tartotta közlekedésfejlesztési intézkedései során.

A határozat a közlekedési munkamegosztás fokozásával a vasútra nézve kedvezőtlen, illetve gazdaságtalan szállítások közútra való terelését, valamint a kis forgalmú vasútvonalak forgalmának részleges vagy teljes megszüntetését tűzte ki célul. Ezen túlmenően az alapvető szállítási igényeket kielégítő vasúti közlekedés színvonalának megfelelő fejlesztését, a gépkocsi-közlekedés fejlesztése érdekében az úthálózat és a járulékos beruházások fejlesztését tűzte ki, végül a hajózáson belül a folyamhajózás, illetve folyami-tengeri hajózás fejlesztésénél a hatékonyság betartására hívta fel a figyelmet.

A közlekedési munkamegosztásra vonatkozóan, az 1957. évi mutatószámokat az 1960. évi várható értékekkel [...] megállapítható, hogy mind árutonnában, mind árutonna-km-ben az egyes ágazatok abszolút értékben jelentősen növelték teljesítményeiket, a gépkocsi-közlekedés részesedése azonban lényegesen növekedett az elmúlt három év alatt. Az utasszállítási teljesítmények alakulását a 2. számú táblázat tartalmazza, amelyből – az áruszállítási teljesítmények alakulásához hasonlóan – ugyancsak a gépkocsi-közlekedés nagyarányú fejlődése látható.

Az egyes közlekedési ágak részesedési arányában bekövetkezett változást a 3. számú táblázat szemlélteti. Látható, hogy a rövid távolságú szállítások csökkenése folytán a vasút árutonna-részesedése az 1957. évinek 78%-ára, utasszám-részesedése pedig – a távolsági autóbusz-közlekedés nagymértékű fejlesztése következtében – az 1957. évinek 80%-ára csökkent. Mindhárom táblázat jól tükrözi azokat a változásokat, amelyeket a Politikai Bizottság határozatának végrehajtása során a forgalommegosztás tekintetében elértünk.

A kis forgalmú vasútvonalak forgalomátterelése a 4. sz. táblázat szerint 7 vonalon, 68,7 km hosszban történt meg. A vasúti gócpontok körüli áruszállítás közútra terelése érdekében Budapest, Békéscsaba, Debrecen, Dorog, Eger, Gyöngyös, Győr, Kaposvár, Kecskemét, Mátészalka, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Salgótarján, Szombathely, Székesfehérvár, Sztálinváros, Tatabánya alsó, Veszprém, Zala-

egerszeg állomások 30 km-es körzetében az összetett szállítás helyett a gépkocsin történő szállításra tértünk át.

A rövid távolságú (8–10 km közötti) fuvarozást – a szén és vasérc kivételével – országosan közútra tereltük, valamint a Budaörs–Komárom, Miskolc–Ózd és Debrecen–Záhony vonalszakaszokon belüli áruszállítást is. Ezen koordinációs intézkedések azt célozták, hogy a vasúti közlekedést mentesítsük az indokolatlan, rövid távú szállításoktól és ezek lebonyolítása gépkocsival történjen.

A vasúti közlekedés teljesítőképességének növelése és műszaki színvonalának fejlesztése tekintetében a járművek beszerzésére, a vonalvillamosításra, a dízelesítésre és a vonalhálózat átbocsátóképességének növelésére tett intézkedések eredményeit az 5. sz. táblázat tartalmazza. Megállapítható, hogy a nagy raksúlyú teherkocsik, valamint személykocsik beszerzésében jelentős eredményt értünk el, és a beszerzett járművek darabszáma évről évre lényegesen növekedett. A 23 tonna teherbírású pályák építése a hároméves terv folyamán évenként közel azonos értéket mutat, azonban határozottan megállapítható, hogy az évente átépített vonalhossz – a sínanyag elégtelensége miatt – fokozatosan csökkent. Az állomási mellékvágányok hosszának növelését illetően a tendencia hasonló a nagy teherbírású pályák építésénél említettekkel.

A vonalvillamosítás – részben a szükséges villamos mozdonyok beszerzésének elhúzódása miatt – az előirányzotthoz képest csökkentett ütemben folyt, és az eredeti terv szerint Miskolcig történő vonalvillamosítás helyett a hároméves terv végére csak Kál-Kápolnáig készül el a vonalvillamosítás.

A dízelesítés tekintetében az előirányzathoz képest ugyancsak kisebb előrehaladást értünk el, a leszállított dízeljárművek mennyiségének és üzemkészségének csökkent volta miatt. A motorkocsik beszerzése – noha ezek darabszáma és üzemkészsége ugyancsak nem kielégítő – előnyösen befolyásolta a személyszállítás javítására vonatkozó célkitűzések megvalósítását.

A közúti közlekedés szerepének növelése céljából tett intézkedések között az úthálózat fejlesztésére vonatkozó eredmények a 6. sz. kimutatásban láthatók. A hároméves terv keretében folytatott útkorszerűsítéseknél a Politikai Bizottság határozatának megfelelően a középterhelésre alkalmas burkolatépítés az összes burkolatépítés 95%-át tette ki, és mindössze 5% nehézburkolat épült. Szükséges megjegyezni, hogy az útfejlesztés – határozott és nagyarányú előrehaladása ellenére – nem volt a forgalom fejlődésével arányos, és e téren még jelentős előrehaladást kell a jövőben elérnünk.

A tárca irányítása alá tartozó gépkocsi-közlekedés gördülőállományának és a menetirányító hálózatnak fejlődését szemlélteti a 7. számú táblázat. Ebből látható, hogy a tehergépkocsi-állomány növelése a forgalommegosztási célkitűzéseknek megfelelően alakult, sőt a korszerű szállításszervezés fejlesztésének eredményeként bizonyos mérvű kapacitástartalék is megállapítható.

A távolsági autóbuszok állományának fejlesztése viszonylag nagyarányú volt, és lehetővé tette a meglévő járatok zsúfoltságának némi csökkentését és újabb viszonylatok bevezetését, azonban még mindig több mint 300 község vár a közlekedési hálózatba való bekapcsolásra. A még meglévő hiányosságok felszámolása és a bányászbódés tehergépkocsik lecserélése érdekében az autóbusz-állomány további növelése szükséges.

A javító, karbantartó és alkatrészgyártó üzemek fejlesztésének mértéke kissé elmaradt a járműállomány és a teljesítménynövekedés mértékétől. Ezen a téren a fejlesztést még fokozni kell.

A hajózás fejlesztésére vonatkozó adatok (8. sz. táblázat) mutatják, hogy a folyami hajópark vonóerejének és szállítási kapacitásának kismértékű növelése mellett folyami-tengeri hajóállományunkban jelentős fejlődést értünk el. A személyhajó-állomány – különösen a balatoni személyhajózás vonatkozásában – az utazási igények kulturált kielégítését még mindig nem teszi lehetővé.

A személyszállítás fejlesztése tekintetében jelentős előrehaladást értünk el a személyszállító vonatok menetrendszerűsége tekintetében. Az E kocsi lecserélésével és a korszerű, helyi forgalmi személykocsik beszerzésével az utazás kulturáltságát fokoztuk. A gyorsmotorvonatok beállításával egyes viszonylatokban az utazás sebességét is növeltük. A távolsági autóbusz-közlekedés fejlesztésével újabb járatok beállítása vált lehetővé.

A személyszállítás színvonalának fejlesztése terén az eddig megkezdett úton tovább kell haladnunk, a vasútnál a korszerűbb vontatási módok fokozott alkalmazásával, az autóbusz-közlekedésnél pedig a zsúfoltság további csökkentése irányában.

A Politikai Bizottság határozata a fejlesztési célkitűzéseknek megfelelően kötelezte az Országos Tervhivatalt a szükséges beruházási és felújítási keretek rendelkezésre bocsátása tekintetében. Megállapítható, hogy az Országos Tervhivatal a határozat szem előtt tartásával állapította meg a kereteket, ezek nagysága azonban nem elégítette ki teljesen a közlekedés igényeit.

A KPM beszámolója az MSZMP PB 1958. május 6-i határozatának végrehajtásáról, 1960. december 14. MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1960. 4. ő. e. 3 gépelt oldal, 8 táblázat, aláírás nélkül. A táblázatokat nem közöljük.

28

A VASÚTI RENDŐRSÉG MUNKÁJA

1958. június 14.

Az 1956-ban feloszlatott vasút-politikai osztályok munkáját, ill. számos munkatársát a rendőrség vette át. A hozzáférhető belügyminisztériumi források számos ellentmondást tartalmaznak arról, hogy a rendőrség szervezetén belül 1956 után mi volt a státusa a vasút ügyeivel foglalkozó szervezeti egységeknek. Az sem világos, hogy az Államvédelmi Hatóság és a vasút-politikai osztályok közötti nem nyilvános kapcsolatok átrendeződése játszódott-e le 1956 után. 1962-ben a Belügyminisztérium szűkítette az ipari, közlekedési és mezőgazdasági szabotázselhárító osztályok tevékenységét, mert „ha a politikai nyomozó szervek olyan helyeken folytatnak elhárítást, ahol ténylegesen nincs ellenséges tevékenység, akkor a munka eltorzul". Ettől kezdve 19 stratégiailag fontos útvonalra koncentrált a hatóság. A titkos állományú tisztek a vasúti csomópontokban teljesítettek szolgálatot. A vasúti elhárító alosztály feladata a MÁV Vezérigazgatóságán és a budapesti igazgatóság területén az ellenséges szabotázs és diverzió elhárítása volt. (MOL XIX–B 10–62/4/1962.) Az alábbi utasítás aláírója, Bogyó Géza vasmunkás, a vasút-politikai főosztály egykori munkatársa (agitációs-propaganda osztály, később párt- és tömegszervezeti osztályának vezetője), később főosztályvezetője volt. 1956. október legvégén, november elején a MÁV Vezérigazgatóság épületéből kiutasították, később a rendőrség állományába került.

Az ORFK vasúti rendőri helyettesének utasítása

A BM Titkárság ellenőrzési osztálya megvizsgálta a budapesti, pécsi, szegedi, szombathelyi és miskolci vasúti kapitányságok, valamint ezek vasútbiztosító rendőrőrseinek munkáját. Az általuk készített jelentés alapján az észlelt súlyosabb hiányosságokat az alábbiakban kivonatosan közlöm.

Az éjszakai figyelések beütemezése a rendőrőrsökön megtörtént, és a figyelőtevékenység folyik. Azonban a figyelést végző rendőrök nem tájékozódnak arról, hogy a figyelés alá vont objektumban mit tárolnak, így sokszor üres vagonokat, üres raktárakat figyelnek rejtve, éjszakákon keresztül. A parancsnokok részéről az éjszakai figyelő szolgálatra beosztott elvtársak ellenőrzése nem folyik. Emiatt a figyelésekkel kapcsolatban ez ideig eredmény nem született, a rejtett figyelések nyomán egyetlen fosztogatót sem lepleztek le.

A vasútbiztosító őrsök parancsnokait a kapitányságok vezetői és ellenőrző elöljárói általában a bejelentett szemlék alkalmával számoltatják be. Tekintettel azonban arra, hogy a bejelentett szemlék megtartása rendszertelen volt, az őrsparancsnok beszámoltatása terén is sokszor hónapokig tartó időkiesések voltak. A kapitányságvezetőknek történő rendszertelen referáltatások miatt az őrsparancsnokok nagy többsége is elmulasztotta a beosztott nyomozók, vonalmegbízottak és őrszemek referáltatását. Ebben látják az egyik okát a nyomozások ala-

csony színvonalának, a kiadott utasítások végre nem hajtásának, s az igen gyenge hálózati munkának.

Hiányosságok mutatkoznak a kapitányságok által az őrsökön foganatosított ellenőrzéseknél. Az ellenőrzések rendszertelenek voltak, és egyes helyektől eltekintve nem segítették a munka megjavítását. A kaposvári tiszti őrsön [az] 1957. évben a kapitányság részéről 14 ellenőrzést tartottak. Ebből azonban 11 az év első felére esik, míg a második felében csupán három ellenőrzést tartottak. A pécsi kapitányság területi főelőadójának (Schrott alhdgy.) ellenőrzéseit általában nem is veszik komolyan az őrsparancsnokok, mert azon kívül, hogy megjátssza a nagy kapitánysági ellenőrt, semmi konkrét segítséget nem ad az elvtársaknak. A szegedi vasúti kapitányság őrsein nincs felfektetve ellenőrzési könyv. A munkában tapasztalt hiányosságokat az ellenőrzők leginkább csupán szóban hozzák az illetékes parancsnok tudomására. A hibák kijavítását soha nem kérik számon, így azok a következő ellenőrzésig feledésbe mennek. A jó rendőri munkát gátolja a vezetés alacsony szakmai színvonala, mely megmutatkozik a kapitányságvezető, kapitánysági szakelőadók, őrsparancsnokok és helyetteseik részéről.

Az ellenőrzött vasúti kapitányságok és őrsök kapcsolata úgy a területi, mint a vasúti igazgatósági és csomóponti pártszervezetek vezetőségeivel jó. Hiányosságként kell megemlíteni, hogy Tamás fhdgy. elvtárs és politikai helyettese annak ellenére, hogy több hónapig voltak beosztásukban Pécsen, ellenőrzésünkig nem keresték fel a megyei pártbizottságot, és így az adminisztratív osztályon nem is ismerik őket. Hiányosságként kell megemlíteni azt is, hogy a pécsi és szegedi vasúti rendőri szervek párttagokat és pártvezetőségi tagokat vettek őrizetbe az illetékes pártszervek értesítése nélkül.

A vasúti rendőri szervek kapcsolata a MÁV-igazgatóságokkal, állomásfőnökökkel és egyéb vezetőkkel általában jónak mondható, vannak azonban különösen az őrsök viszonylatában olyan parancsnokok, akik a kapcsolat felvételét [a] sok adminisztrációs munkára való hivatkozással elmulasztották. Ilyen pl. a nyíregyházi vasútbiztosító őrs parancsnoka, aki több hónapos szolgálata alatt még nem vette fel a kapcsolatot a területén lévő állomásfőnökkel és pártszervekkel.

A tömegkapcsolat kiépítését gátolja helyenként a még ma is előforduló bántalmazás, a rendőrség részéről alkalmazott durva módszerek és egyéb törvénysértések. Különösen az elmúlt év első felében, de még a harmadik negyedévben is nem ítélték el az őrsön történő bántalmazásokat, sőt a rendőri munka egyik módszerének tekintették. A békéscsabai rendőrőrsön pl. az őrsön történő tettleges bántalmazásokat 1957 júliusáig szóló munkatervükben munkatervi pontként rögzítették le. E munkatervi pont szó szerint a következőket tartalmazza: „Szocialista törvényesség betartását és betartatását napirenden tartjuk, a tettlegességet megszüntetjük, és csak igen kivételes és megérdemelt esetekben, igen kiérdemelt személyeknél parancsnok vagy helyettese jelenlétében engedélyezzük." A fegyelmi fenyítések nagy része a szocialista törvényesség megsértése, a dolgozók bántalmazása miatt lett kiszabva. Pl. az egri őrsön teljesít szolgálatot Szilágyi Sándor r. őrv. elvtárs, aki igen ideges természetű, és a neki ellentmondó vasúti dolgozókat rendszeresen tettleg bántalmazza. Olyan is előfordult, hogy veréssel próbáltak ügynökséget szervezni. Ez év január 22-én Szántó Bálint és Hegedüs rny. törm. az egri őrsön súlyosan bántalmazták Szigeti László helybéli italboltve-

zetőt, aki ütlegelés közben elmondta, hogy ő a megyei kapitányság hálózati személye, az elvtársak nyilatkozatot írattak vele arról, hogy a jövőben mint ügynök nekik fog dolgozni.

A területi rendőri szervek és a vasúti rendőri szervek között a kapcsolat egyes konkrét feladatok végrehajtására korlátozódik. A kapcsolat nem állandó és nem megalapozott. Súrlódások vannak az illetékesség és a hatáskör kérdésében is. Pl. a záhonyi vasútbiztosító őrs parancsnokát utasítja a járási kapitányság engedélyügyi előadója, hogy a községben írja össze az ágybérlőket tartó személyeket.

A vasúti szervek fegyelmi helyzetét értékelve megállapíthatjuk, hogy 1957. évben a teljes állomány közel egyharmad része lett megfenyítve. Meg kell állapítani, hogy az elkövetett fegyelemsértések száma sokkal magasabb volt a kiszabott fenyítéseknél. Tekintve, hogy a parancsnokok részéről a fegyelemkezelés igen liberális volt. Az elmúlt évben a fenyítésben részesült elvtársak majdnem fele párttag volt. A kommunisták részéről hiányzott a példamutatás. Pl. a záhonyi őrs párttitkára, Dallos r. törm. elvtárs huzamosabb idő óta állandóan ivott, és megtagadta elöljárójának utasításait.

A vasúti főosztály irányítása alá tartozó szervek bűnügyi vizsgálati és hálózati munkája kis kivétellel teljesen kezdetleges, és eredményességében messze mögötte áll a területi rendőri szervek ilyen irányú munkájának.

Az elrendelt, illetőleg befejezett nyomozások egyharmadát fejezték be csupán vádemelési javaslattal 1957. év folyamán november 30-ig. A bűnügyi munka kezdetlegességét különösen bizonyítja, hogy az ismeretlen tettesek ellen elrendelt nyomozások majdnem minden esetben megszüntetéssel végződnek. A vasúti szervek úgyszólván tehetetlenek az ismeretlen tettesek elleni nyomozásoknál. Ezt a statisztika meghamisításával igyekeznek palástolni, és így próbálják növelni az ismeretlen tettesek ellen elrendelt nyomozások eredményességét.

Statisztika szépítését olyképpen hajtják végre, hogy ismert tettesek elleni feljelentések eseteiben ismeretlen tettes ellen rendelik el a nyomozást, és az ügy eredményes befejezése után ismeretlen tettes elleni eredményesen befejezett nyomozásként jelentik. Pl. a nyíregyházi őrs 1957. évi bűnügyi iktatójában 8-10 ilyen ügyet találtunk. A statisztika hamisítása érdekében egyes helyeken törvényeink figyelembe nem vevésétől sem riadnak vissza. Több ismeretlen tettes elleni feljelentést be sem iktatnak, hanem – miután a lefolytatott előzetes ellenőrzés eredménnyel nem járt – rendes iktatás nélkül irattározzák az egész ügyet. Pl. a nyíregyházi őrsön 1957. évben három iktatókönyvet vezettek. A szabályos általános és bűnügyi iktatókönyv mellett felfektettek egy úgynevezett bújtató iktatót, ahová az ismeretlen tettesek elleni feljelentések nagy részét iktatták, illetőleg azokat, amely ügyek az előzetes ellenőrzés során nem látszanak eredményesen befejezhetőnek. A bújtató iktatóba 1957. évben az őrsön 103 konkrét bűncselekményt iktattak be, melyet szabályosan lefolytatott nyomozás és statisztikázás nélkül irattárba helyeztek. Ezen az őrsön az elmúlt évben 63 feljelentést tettek valóban ismeretlen tettesek ellen, amelyből vádemelésre csupán három ügyet tudtak befejezni. Vagy pl. az egri vsb. őrsön az elmúlt év folyamán 99 nyomozást rendeltek el ismeretlen tettesek ellen, és a nyomozásokat úgyszólván teljes egészében meg kellett szüntetniük. A budapesti vasúti kapitányságon az elmúlt év utolsó 9 hónapjában megszüntetett nyomozások 84,5%-a a tettes ismeretlen volta miatt

történt. Az ismert tettesek ellen elrendelt nyomozásoknál is indokolatlanul sok nyomozást szüntettek meg. Ennek okát abban látjuk, hogy a nyomozások nagy részét előzetes ellenőrző vizsgálat lefolytatása nélkül rendelik el, vagy az előzetes ellenőrzést nem alaposan és minden körülményt figyelembe véve folytatják le. Több esetben előfordult az is, hogy a nyomozás elrendelése után derítették ki, hogy bűncselekmény nem történt. A szegedi vsb. őrs 1957. évben ismert tettes ellen 78 nyomozást rendelt el, amelyből csupán 37 ügyet fejeztek be vádemeléssel, 25 ügyben pedig megszüntették a nyomozást.

A vasúti rendőri szervek jelenlegi bűnüldöző tevékenységükkel csak kullognak a megtörtént események után, megelőző tevékenységet úgyszólván egyáltalán nem folytatnak. Az ismeretlen tettesek által elkövetett bűncselekmények nyomozása, a speciális vasúti bűncselekmények, dézsmálások nyomozása úgyszólván teljesen eredménytelen részükről, a vasúti dézsmálások nyomozása során tapasztalt tehetetlenség szinte biztatólag hat az elkövetőkre, mert látják, hogy a bűncselekményt a rendőrség úgysem tudja felderíteni.

Nem kielégítő a társadalmi tulajdonban keletkezett kár megtérítésére irányuló rendőri munka sem a vizsgálati eljárások során. Az elmúlt év november 30-ig 17 060 617 Ft kár érte a népgazdaságot a statisztika szerint a vasúti rendőrség hatáskörébe tartozó szerveknél, nem számítva a dézsmálások okozta károkat, amely szerény számításunk szerint is a duplájára, tehát több mint 34 millió forintra növeli a kimutatható kárösszeget. Ebből a vasúti rendőrség szervei bűnjelek lefoglalása után 4 060 617 Ft-ot, a teljes kárösszeg 23,6%-át, a bűnügyi zárlat útján pedig csupán 1 885 000 Ft-ot, a teljes kárösszeg 11%-át biztosították a népgazdaságnak.

A vizsgálati munkában a törvényesség betartásának terén is tapasztaltunk hiányosságokat, amelyek a nyomozati határidők ügyészi engedély nélküli túllépésében, iktatott ügyiratok nélkül megtartott házkutatásokban, bűnügyi iratok elvesztésében stb. nyilvánulnak meg. E hiányosságokat leginkább a miskolci vsb. őrsön tapasztaltuk, de találkoztunk hasonlókkal másutt is.

A hálózati operatív munkát vizsgálva megállapítottuk, hogy az talán még a vizsgálati munkánál is gyengébb és eredménytelenebb. A hálózatépítés területén az egyes vasúti rendőri szerveknél a számszerűségre való törekvés a jellemző. Az a látszat, mintha a hálózatot nem a bűnügyi munka megjavítása, a bűncselekmények elkövetésének megelőzése, illetőleg leleplezése érdekében szerveznék és tartanák, hanem csupán a hálózatépítésre vonatkozó utasítások látszólagos betartásáért, a terv minden áron való teljesítéséért, azért hogy felsőbb szerveinknek a havi jelentések kapcsán jelenthessék a hálózat számszerű növekedésének adatait. A szegedi vasúti kapitányság és őrsei 1957. harmadik és negyedik negyedévben 25 minőségi ügynök beszervezését ütemezte be, és ebből csak tíz beszervezést hajtott végre. Legtöbbet az év utolsó negyedében szerveztek be. E beszervezések azonban nem voltak céltudatosak, és csupán a terv lehetőség szerinti számszerű végrehajtását célozta. A kiskunhalasi vsb. őrs az elmúlt év utolsó negyedében négy ügynököt szervezett be, Kárpáti, Mátrai, Dudás és Feles Béla fedőnevű ügynököket. Az ügynökök beszervezésük óta egyetlen találkozón sem jelentek meg, és ellenőrzésünkig egyetlen jelentést sem hoztak. Olyan őrsökön is tartottunk ellenőrzést, ahol a hálózatfejlesztési terv ellenére az elmúlt évben egyetlen hálózati

személyt sem szerveztek be. Pl. a nyíregyházi, püspökladányi, záhonyi vasútbiztosító őrsökön.

Az ügynöki beszervezések nem a bűnügyi veszélyeztetettség és fertőzöttség figyelembevételével, hanem egészen kezdetleges, durva módon történtek. A szervezéseknél figyelembe sem vették az operatív alapelveket, hanem minden kiválasztás és előzetes megindoklás helyett egy-egy konkrét vizsgálati ügy kapcsán gyanúsítható személyeket szerveztek be. Figyelmen kívül hagyva a hírszerzői lehetőségüket. Az elmúlt évben szervezett ügynökség zöménél feljelentésre indult a nyomozás, házkutatásokat tartottak, majd később az így eljárás alá vont személyeket beszervezték azzal nem törődve, hogy nyílt nyomozati tevékenységet folytattak ellenük, így a beszervezések legtöbb esetben dekonspirációhoz vezettek.

Általános tapasztalatunk, hogy az ügynöki szervezéseknél a presszió igen gyenge, amely egyik oka annak, hogy a hálózat nem dolgozik. Több esetben a főosztály engedélye nélkül is végrehajtják a beszervezéseket. Jellemző példa erre az egri őrs által beszervezett Tóth Boldizsár esete. Presszió nevezett ellenforradalmi tevékenysége volt, amelyet jegyzőkönyvi kihallgatása során végig tagadott, és tevékenységére megfelelő bizonyíték sem állt az őrs rendelkezésére. Ettől függetlenül beszervezték. A gyenge presszió alapján beszervezett ügynökök több esetben is kereken megtagadták a munkát. Pl. a miskolci vasútbiztosító őrsön Szántó Bálint törm. elvtárs által beszervezett és tartott hét ügynök közül rövid időn belül hármat le kellett építeni, miután megtagadták a munkát. A budapesti vasúti kapitányságon – amely egyébként a vasúti szervek között a legjobb operatív munkát végzi – is tapasztalható az új beszervezéseknél a presszió gyengesége. Juhász Gerzson fedőnevű ügynöknek az a pressziója, hogy átvételi bárcát hamisított, vagy Kovács Klára fedőnevű ügynök pressziója csupán az, hogy volt egy 700 Ft-os hiánya, amit később megfizetett.

A vidéki szerveknél a hálózat vezetése, irányítása rossz, amelynek következtében a hálózati munka tervszerűtlen és kapkodó. Bár a találkozási grafikonokat mindenütt rendszeresen vezetik, azonban a találkozások – legtöbbször a hálózati személy, de igen sokszor a nyomozók hibájából is – elmaradnak, így a találkozók legtöbbször alkalomszerűek. A kapcsolattartó nyomozók nem készülnek fel a találkozókra, a hálózatot nem számoltatják be az előzően kapott feladatok végrehajtásáról. Egyetlen operatív dossziéban sem tapasztaltunk olyan feladatadásokat, amelyek a szervezési tervben meghatározott eredeti operatív célt tartották volna szem előtt. Pl. az egri vasútbiztosító tiszti őrs által tartott Tóth fedőnevű ügynök megfelelő irányítás hiányában azt hoz, amit akar, elsődlegesen hozott jelentéseik elsikkadnak, mert a következő alkalommal újabb, más tárgyú jelentés hoz, és akkor arra kap feladatokat. A hálózati munka hiányosságai közé tartozik az is, hogy egyes vonalakat, objektumokat teljesen elhanyagolnak. A vasúti elsőrendű fontosságú objektumok nagy része egyáltalán, vagy csak igen kis mértékben van hálózattal biztosítva. Pl. a békéscsabai vasútbiztosító székhelyén kívül eső tizenegy fontos objektum közül csak egy van hálózattal biztosítva. Az őrs székhelyén kívül eső objektumok között van a lőkösházi határállomás, az orosházi, gyomai, gyulai stb. MÁV-állomások is, ahol hálózat egyáltalán nincs. A hálózati munka kezdetlegességére [...] az a körülmény is, hogy [...] ellenőrzött vidéki vasúti [...] hálózatok ügye [...], ügyben még nem [...] és minimális azok száma

is, amelyből [...] munka indult volna. A hálózati munka gyengeségét mutatja a vidéki vasúti szervek, különösen a határőrsök és a határ vonalába eső kapitányságok kezdetleges hálózati munkája a csempészés megelőzésével és leleplezésével kapcsolatosan. A határállomásokon rendszeres csempésztevékenységet folytatnak, különösen a GYSEV vonalán, ahol 148 vasutas jár ki rendszeresen Ausztriába. Itt az ellenforradalom előtt nagy tételekben folyt a valutacsempészés. Sopronnál igen sok csempészáru került be az országba, folyik a vagyonmentés külföldre stb. Záhonyban a szovjet–magyar átrakodóállomáson több ezer alkalmi munkás dolgozik a Szovjetunióból jövő vagy oda menő vasúti szállítmányok rakodásán. Magyar vasutasok átjárnak a Szovjetunióba és viszont, hasonlóképpen a lőkösházai határállomáson is magyar vasutasok átjárnak Romániába, román vasutasok pedig Magyarországra. Ezeken a helyeken az illetékes vasúti kapitányságok, vasútbiztosító őrsök a csempészés megakadályozása, leleplezése érdekében nem sokat, úgyszólván semmit sem tettek. Pl. a soproni őrsön az elmúlt évben a hálózat egyetlen csempészésre utaló jelentést sem hozott, ugyanakkor kitűnik, hogy a kijáró magyar vasutasok többsége foglalkozik csempészéssel. Az őrs területén lévő GYSEV-pályaudvar fertőszentmiklósi kijáróállomás, Kapuvár és Csorna határállomások hálózata egyáltalán nincsenek biztosítva. A záhonyi átrakóállomáson a helyi vasútbiztosító őrs részéről hálózati biztosítás egyáltalán nincs, így nem csoda, ha a sorozatos vagonfeltörések, dézsmálások tettesei ismeretlenek maradnak, nem beszélve arról, hogy a csempészek nyugodtan garázdálkodhatnak anélkül, hogy a rendőri szervek a legkisebb mértékig zavarnának tevékenységükkel. A békéscsabai vasútbiztosító őrs részéről a lőkösházai átmenőállomás sincs hálózattal biztosítva. Itt is, mint általában a határállomások nagy többségénél, nyugodtan folytathatják csempésztevékenységüket egyes személyek. Megállapításunk szerint a területi vasúti szervek hálózati biztosítása úgy a helyi AKÖV-vállalatok, mint a posta szervei felé minimális, olyan, mintha e szervek nem is a vasúti rendőrség hatáskörébe tartoznának. Amint a vizsgálati munkában, úgy a hálózati munkában is tapasztaltuk, hogy a munka megjavítására irányuló konkrét tevékenység helyett a látszateredmények növelése céljából egyes szervek statisztikát hamisítanak, megtévesztve ezzel elöljáróikat. A szegedi vasúti kapitányságon pl. a havi jelentések áttanulmányozása közben feltűnt, hogy viszonylag sok operatív feldolgozás beindítását, illetőleg befejezését jelentik hónapról hónapra. A jelentések szerint átlag 10-15 operatív feldolgozást fejeznek be eredményesen havonta, és kb. ugyanennyi új operatív feldolgozást kezdenek el. Megállapításunk szerint a jelentések hamisak voltak. [Az] 1957. évben egyetlen operatív feldolgozást sem kezdtek el vagy fejeztek be a szegedi vasúti kapitányság szervei. Pl. a szegedi vasútbiztosító tiszti őrs [az] 1957. évben hét eredményesen befejezett operatív feldolgozást jelentett a kapitányság felé. Azonban még megállapítottuk, hogy az elmúlt évben egyetlen személy vagy [...] dossziét sem nyitottak. Bata r. szds. elvtárs őrsparancsnok szerint, ha a hálózat az elsődleges jelentésében nem közli a bűncselekményt elkövető személy összes adatait, az általa észlelt bűncselekmény összes körülményeit, tehát az ügyben további egy-két feladatot kap, az operatív feldolgozásnak számít, és annak is jelentik a kapitányság felé.

Ellenőrzésünk tapasztalatai alapján megállapíthatjuk, hogy a vasút területén a közrendvédelmi szolgálat, a vonalmegbízottak és a szállítmánykísérő rendőrök rendszere bevált, és eredményes munkát végeznek ezen elvtársak a vasúti bűncselekmények megelőzése és leleplezése érdekében. Bár az állomásőrszemek saját kezdeményezésű intézkedései még nem kielégítőek. Hiányosságként meg kell azonban említeni, hogy az őrsök parancsnokainak vagy a kapitányságok illetékes beosztottainak ellenőrző tevékenysége az elvtársak felé – a nagy távolságok miatt is – minimális, alkalmat adva ezzel szabálytalanságok, fegyelmezetlenségek elkövetésére. A vonalmegbízotti rendszernek is vannak eredményei, azonban hiányosságként megemlítendő, hogy egyes helyeken, mint pl. a debreceni vasútbiztosító tiszti őrsön nemcsak a vonalaikra kapnak ügyiratot, hanem kisebb ügyek sokaságát kapják nyomozásra egyéb területekre is, amely elvonja őket a területükről. Hiányosság az is, hogy egyes helyeken az őrszemek és vonalmegbízottak rendszeresítése nem a való helyzet tanulmányozásából indult ki és nehezíti a szolgálat zökkenőmentes jó ellátását. Pl. a püspökladányi rendőrőrsön első fontosságú őrhely biztosítására négy őrszemet rendszeresítettek, akik 24 órás váltással látják el szolgálatukat. Ezen az őrsön két vonalmegbízott van rendszeresítve. Ha az egyik őrszem beteg lesz vagy szabadságon van, a vonalmegbízottakat kell őrszemszolgálatba állítani – akik területi munkájukat az idő alatt nem tudják folytatni.

Az ellenőrzések során megállapított hiányosságok kijavítására, a munka megjavítására és az eredményesség fokozására [a] vezető elvtársakat az alábbiak végrehajtására utasítom:

1. A kapitányságok területi előadói rendszeresen ellenőrizzék az őrsöket. A pécsi kapitányság vezetője gondoskodjon arról, hogy ezek az ellenőrzések megfelelően komolyak, konkrét és segítő jellegűek legyenek. A szegedi vasúti kapitányság vezetője gondoskodjon arról, hogy valamennyi őrsön ellenőrzési könyvet fektessenek fel, és az ellenőrzések során tapasztalt hiányosságokat az ellenőrző elöljárók bevezessék, valamint a hibák kijavítására teendő intézkedéseket is, és ezt a következő ellenőrzésnél minden esetben kérjék számon.

2. A testület kötelékébe újonnan került parancsnokok és beosztottak részére a maximális segítséget meg kell adni, hogy a szolgálat ellátásához szükséges szakmai ismereteket mielőbb elsajátítsák, és beiskolázásoknál elsősorban őket kell figyelembe venni.

3. A kapitányságvezetők és politikai helyettesek rendszeres kapcsolatot tartsanak a területi pártbizottságok vezetőivel és ezek adminisztratív osztályaival.

4. Meg kell szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, hogy egyes kapitányságaink párttagokat, sőt pártvezetőségi tagokat vesznek őrizetbe anélkül, hogy ezt a pártbizottságokkal, illetve pártszervezetekkel előzetesen megbeszélték volna.

5. Valamennyi kapitányságvezető elvtárs gondoskodjon arról, hogy úgy a kapitányság, mint az őrsök az illetékes MÁV-szervekkel megfelelő hivatalos kapcsolatot építsenek ki.

6. Határozott intézkedéseket kell tenni a bántalmazások és egyes szerveink részéről alkalmazott durva törvénysértések megszüntetésére és az elkövetők legszigorúbb felelősségre vonására. A szegedi politikai helyettes elvtárs gondoskodjon róla, hogy a békéscsabai őrs beosztottainak a tettlegességgel kapcsolatos helytelen álláspontja sürgősen megváltozzon.

7. A vezető elvtársak a területi rendőri szervek parancsnokaival állandó, rendszeres kapcsolatot építsenek ki, és a kapcsolat ne csak az egyes konkrét feladatok végrehajtására korlátozódjon.

8. A vezető elvtársak részéről szűnjön meg a liberális fegyelemkezelés, és ne csak a legsúlyosabb esetekben éljenek a fenyítési jogkörükkel. A politikai nevelő apparátus hasson oda, hogy a kommunisták és a parancsnokok mutassanak jó példát a fegyelem területén. Meg kell szüntetni azt az állapotot, hogy 1957. évben a fenyítettek majdnem fele párttag volt. A politikai helyettes elvtársak igyekezzenek megismerni a szakmai feladatokat, hogy a rendőri munka megjavítására megfelelő segítséget tudjanak adni.

9. Az ismeretlen tettesek elleni nyomozások eredményes befejezésére nagy súlyt kell helyezni. Meg kell szüntetni azt az állapotot, hogy ezen ügyek nyomozása túlnyomó többségében eredménytelenül nyer befejezést.

10. A vezető elvtársak tegyenek intézkedést annak megszüntetésére, hogy egyes őrsök a nyomozások látszólagos eredményesebbé tétele érdekében meghamisítják a statisztikát oly módon, hogy ismert tetteses ügyeket ismeretlen tetteses ügyként kezelnek, és a nyomozás befejezése után mint eredményesen befejezett ismeretlen tetteses ügyet jelentik.

11. Meg kell szüntetni azt a helytelen és törvényellenes gyakorlatot, hogy ismeretlen tetteses feljelentést be sem iktatnak, ha az előzetes ellenőrzés során az ismeretlen tettes kilétét megállapítani nem tudják, hanem iktatás nélkül irattározzák az ügyet.

12. A nagyszámú ismeretlen tetteses ügy megszüntetésének kiküszöbölése érdekében (bűncselekmény hiánya) a szakmai parancsnokok helyezzenek nagyobb súlyt a szignálásokra, a feljelentéseket alaposan vizsgálják meg, és ha az abban foglaltak bűncselekményre nem utalnak, és lehetőség van a megtagadásra, tagadják meg a nyomozást.

13. Helyezzenek sokkal nagyobb súlyt a társadalmi tulajdonban [...] kár megtéríttetésére. Alkalmazzák erőteljesen a bűnügyi zárlatot és a bűnjel [...].

14. Meg kell szüntetni az iktatott ügyirat nélküli házkutatásokat, az ügyiratok gondatlan kezelését és elvesztését. Ha a nyomozás határideje lejárt, minden esetben kérjenek az illetékes ügyészi szervektől hosszabbítást.

15. A hálózatépítés területén meg kell szüntetni a számszerűségre való törekvést, a terv minden áron való teljesítését. A szervezéseknél figyelembe kell venni az operatív alapelveket, azoknak célirányosnak kell lenni, megfelelő hírszerzési lehetőséggel rendelkező jelöltet kell kiválasztani, azt előzetesen alaposan megismerni. Meg kell szüntetni azt a gyakorlatot, hogy a hírszerzési lehetőséget figyelmen kívül hagyva azt szervezik be, aki nyílt vizsgálati út során bebukik. Beszervezéseket csak megfelelő presszió alapján lehet végrehajtani, amit úgy kell előkészíteni, hogy büntetőjogi úton bármikor érvényesíthető legyen.

16. Az ügynökség vezetésére és irányítására nagyobb súlyt kell helyezni. A kapcsolattartó nyomozók a találkozókra előzetesen készüljenek fel, az ügynökséget számoltassák be az előzőleg adott feladat végrehajtásáról és lássák el rendszeresen feladatokkal. Meg kell szünteti azt a helytelen gyakorlatot, hogy az ügynö-

kök azt jelentenek, amit akarnak, és így az előzetesen hozott jelentéseik és az azzal kapcsolatban adott feladatok elsikkadnak, mert a következő alkalommal újabb, más tárgyú jelentést hoz és arra kap feladatot.

17. Mindent el kell követni, hogy az elsőrendű fontosságú vasúti objektumok hálózattal való megfelelő biztosítása és a csempészéssel kapcsolatban veszélyeztetett határállomások fokozott biztosítására. Általában fokozni kell szerveinknél a csempészés ellen irányuló hálózati munkát.

18. Az operatív feldolgozásoknál meg kell szüntetni azt a helytelen gyakorlatot, hogy ha az ügynök első jelentésében nem közli az elkövető személy összes adatait és az általa észlelt bűncselekmény összes körülményeit, és [ez] az ügyben további egy-két feladatot ad, [azt] operatív feldolgozásnak számítsák és jelentsék felfelé.

19. Meg kell javítani az állomási őrszemek saját kezdeményezésű intézkedéseinek minőségét, az intézkedések számát is növelni kell. Meg kell szüntetni, hogy a vonalmegbízottak a kisebb ügyek sokaságát adják ki nyomozásra, csak szigorúan vonalaikra kaphatnak kisebb ügyiratokat.

20. A felsorolt pontokon kívül maradéktalanul végre kell hajtani ez évi 3. sz. utasításomban foglalt, valamint az 1958. június 9-i vezetői értekezleteken megadott és írásban is közölt feladatokat.

Bogyó Géza r. alezredes
BRFK vezetőjének vasúti rendőri helyettese

A BM ORFK vasúti rendőri helyettesének 12. sz. utasítása, 1958. június 14. HU–OSA 357–2–1. Belügyminisztériumi parancsgyűjtemény. Szigorúan titkos, készült nyolc példányban. Kilenc gépelt oldal, fénymásolat.

29

REPÜLŐGÉP-VEZETŐK FELVÉTELE A MALÉV-HOZ

1959. március 10.

A Malév fejlődését a szakképzett és egyúttal megbízható szakembergárda hiánya akadályozta. A közlekedési tárca a Honvédelmi és a Belügyminisztériumhoz fordult, segítségüket kérve. Rónai Rudolf légügyi főigazgató 1959. június 2-án Parényi Gyula VM alezredestől soron kívüli segítséget kért a Malév létszámhiányának leküzdéséhez. Szerinte nagyon komoly fennakadás van a munka folyamatosságában, ezért kb. száz főt kell felvenni „a mellékelt kimutatásban szereplő funkciók betöltése érdekében. A személyek kérdésében, miután egyet sem ismerek közülük, állást foglalni nem tudok, csupán a funkciók sürgős betöltése ügyében tudok állást foglalni." (MOL XIX–H–1–c 00200/1959.) 1960-ból ismerünk egy kimutatást a Malév vezető beosztású (85 fő) dolgozóiról: munkás és paraszt származású 49 fő, egyetemet végzett 28 fő, pártonkívüli 40 fő. (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1960. 4. ő. e.)

A KPM légügyi főigazgatójának levele a Honvédelmi Minisztérium személyügyi csoportfőnökségéhez

Jelentem, hogy a polgári légi forgalom gyors fejlődése [a] repülőgépvezető-létszám mintegy 10 fővel történő növelését teszi szükségessé.

Mivel a polgári légi forgalom „M" esetén a légierő szállító alakulatát képezi, csak olyan személyeket kívánatos alkalmazni, akik politikai, katonai szempontból is teljes mértékben alkalmasak.

Kérem ezért ezredes elvtársat, hogy a honv. légierő tartalékos rep. gépvezető állományából közölje kb. 30-40 fő olyan rep. gépvezető névsorát, akiknek felvételével egyetért, és akik legalább 800 óra repülési idővel rendelkeznek. Különösen kedvezőek számunkra azok a rep. vezetők, akik orosz vagy angol nyelvismerettel rendelkeznek.

Jelentem továbbá ezredes elvtársnak, hogy amennyiben a légierő ht. tiszti állományában van olyan személy, aki koránál vagy eü. állapotánál fogva (12 000 m-nél nagyobb magasságok rossz tűrése) sugárhajtású gépre már nem alkalmasak [sic!], de repülőgép-vezető készségük még jól hasznosítható a polgári légi forgalomban – amennyiben egyéb követelményeknek megfelelnek –, hasonlóan tekintetbe jöhetnek, mert vállalni tudjuk megfelelő átképzésüket.

A felvételre politikai és katonai szempontból alkalmasak közül szakmai vizsgáztatás keretében válogatnánk ki a felvételre kerülőket.

A felvett repülőgép-vezetők megfelelő átképzés és szakszolgálati vizsgáztatás után mintegy 2-3 évig II. rep. gépvezetőként kerülnének alkalmazásra 1800 Ft alapfizetéssel és 5 fillér kilométerpénzzel.

Az arra megfelelőek kb. 2 év múlva újabb vizsgák eredményétől függően rep. gép-parancsnoki beosztásba kerülnek 2400 Ft alapfizetéssel és 7 fillér km-pénzzel.

Kérem ezredes elvtárs segítségét, hogy a felvételi vizsgáztatást április hóban le tudjuk folytatni.

Rónai Rudolf
Légügyi Főigazgatóság vezetője

Rónai Rudolf, a KPM Légügyi Főigazgatóság vezetőjének levele a Honvédelmi Minisztérium személyügyi csoportfőnökségéhez, Pesti Endre ezredes részére, 1959. március 10. MOL XIX–H–1–c 0087/1959 25. doboz. Szigorúan titkos. Egy gépelt oldal, másolat.

30

GÉPJÁRMŰVEZETŐI ENGEDÉLY, POLITIKAI MEGBÍZHATÓSÁG

1959. július 24.

A Belügyminisztérium 1946–1949 között valamennyi jogosítvánnyal rendelkező személyt megvizsgált, és aki ellen kifogás merült fel, annak igazolványát nem érvényesítették. 1954-ig a Belügyminisztériumnak Budapesten külön nyomozócsoportja működött, amelynek feladata volt a hivatásos gépkocsivezetőket környezettanulmány alapján megvizsgálni és megállapítani, hogy politikai vagy más okokból nem esnek-e kifogás alá. 1954 után a gépjárművezetők priorálása környezettanulmány nélkül történt. Az 1956 utáni adminisztrációs intézkedések sorozatának célja az volt, hogy a politikailag megbízhatatlan gépjárművezetőktől elvegyék a jogosítványt. Nemcsak a jogerősen elítéltek, de még az osztályidegenek is (1960-ig 4600 fő) elvesztették engedélyüket.

A kormány a gépjárművezetőknek az 1956-os forradalom napjaiban játszott szerepével először 1957. április 11-ei ülésén foglalkozott. Megbízta Kossa Istvánt, nyújtson be előterjesztést a gépjárművezetők személyi összetételéről. Ez az előterjesztés 1957. július 25-én került a kormány elé. Eszerint 1956 októberében Magyarországon a közhasználatú közlekedési vállalatoknál 12 158 gépkocsivezető dolgozott, 38%-uk munkás, 43%-uk pedig parasztszármazású. Az „osztályidegen" gépkocsivezetők száma 208 fő volt (74 katonatiszt, 20 földbirtokos, 13 tőkés és nagykereskedő, 17 csendőr, 84 egyéb). Kossa István az előterjesztéshez fűzött szóbeli kiegészítésében elmondta: ezek az adatok nem teljesen megbízhatóak, „még a nagyarányú disszidálás és politikai okból történt elbocsátás után is sokan munkás származásúnak tüntetik fel magukat" azok közül, akiknek a szülei fizikai munkára kényszerültek. 1956 októbere előtt 1793 gépjárművezető tagja volt az MDP-nek, 1957 júniusáig 795 főt igazoltak az MSZMP-be. Az autóközlekedési vállalatoktól 839 gépkocsivezető disszidált, közülük 53 fő visszajött. (MOL XIX–A–83. 168. doboz, 38. ülés.)

A kormány 3318/1957. sz. határozata értelmében valamennyi gépjárművezető igazolványát, elsősorban a hivatásos gépjárművezetőkét 1958. december 31-ig ki kellett cserélni. A csere során meg kellett vonni az igazolványt mindazoktól, akiknek megbízhatósága – közbiztonsági, közrendészeti vagy közlekedésrendészeti szempontból – kétséges. A csere költségeit az igazolvány tulajdonosára hárították. A politikai okok miatt közbiztonsági őrizetbe vett vagy rendőri felügyelet alá helyezett gépjárművezetőktől is elvették az igazolványukat.

A kormányhatározat gyakorlati végrehajtását a Belügyminisztérium 1957. 7. sz. és 1959. 9. sz. utasításban (hatályát veszti: 1965-ben) szabályozta. A gépjárművezetők felülvizsgálatát országosan a szakminiszterek irányítása alatt az érintett tárcák végezték el, figyelembe véve a vállalatok pártszervezeteinek, üzemi bizottságainak javaslatát. A Belügyminisztérium közlekedésrendészeti osztálya az ajánlásokat ismételten felülvizsgálta, illetve felmérte „az ellenforradalomban tevékenyen részt vevő személyeken túl […] a gépjárművezetői szakmában lévő osztályidegen elemeket", és folyamatosan bevonták azok jogosítványait. 1960. február 18-ig 5810 személynek érvénytelenítették gépjármű-vezetői igazolványát. Felülvizsgálati kérelmekre (munkás–paraszt származású „korábban megtévedt dolgozók") 1146 fő részére visszaadták a jogosítványt. Az ORFK közlekedésrendé-

szeti osztályának 1960. február 11-ei jelentése szerint: „A vonatkozó utasítások értelmében a gépjárművezetők felülvizsgálata részben környezettanulmányok, részben priorálások alapján folyamatosan történt, úgy, hogy a jogosítványcsere során már csak azok jutottak vezetői igazolvány birtokába, akik erre úgy politikai, mint erkölcsi szempontból alkalmassá váltak. A jogosítványcsere során 93 570 hivatásos és 179 729 nem hivatásos gépjármű-vezetői jogosítványt cseréltünk ki." (MOL XIX–B–1–z BM, kollégiumi ülések, 1960. február 18. 10-60/2–1960.)

A gépkocsivezetőknek az 1956-os forradalomban tanúsított magatartását a KPM személyzeti főosztálya is vizsgálta. Badacsonyi György főosztályvezetőnek a KPM MSZMP-pártbizottsága részére a személyzeti munkáról írt 1960. november 4-ei jelentése szerint 500 személytől politikai okok miatt, 146 főtől pedig szolgálati visszaélések miatt elvették a jogosítványt. A tárca gépkocsivezetőinek 86%-a munkás–paraszt származású volt akkoriban. (MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1960. 5. ő. e.)

A belügyminiszter utasítása

Az ellenőrzések tapasztalatai szerint a gépjármű-vezetői igazolvánnyal rendelkező személyek felülvizsgálata során az igazolványok bevonása tekintetében a közlekedésrendészeti szervek nem folytatnak egységes gyakorlatot. Az új gépjármű-vezetői igazolványok kiadásáról szóló 2/1959. (VII. 11.) BM–KPM számú rendelet végrehajtása során kerül sor a gépjármű-vezetői igazolvánnyal rendelkező személyek túlnyomó többségének közbiztonsági, közrendészeti vagy közlekedésrendészeti szempontból történő elbírálására. Ezért – a kérdés politikai jelentőségére való tekintettel is – szükséges a kicserélés során követendő egységes irányelvek meghatározása.

Ennek érdekében vezető elvtársakat az alábbiakra utasítom:

1. Az új gépjármű-vezetői igazolványok kiadása során a KRESZ 128. § (2) bekezdés *b)* pontja alapján az új rendszerű igazolvány kiadását meg kell tagadni azoktól a személyektől, akiket a bíróságok[1]

a) 1957. május 1. napja előtt:

– háborús vagy népellenes bűntett;

– a népi demokratikus államrend vagy a népköztársaság megdöntésére irányuló cselekmény, ilyen mozgalomban vagy szervezkedésben való tevékeny részvétel vagy annak előmozdítása (BHÖ 1. pont) vagy hűtlenség (BHÖ 35–44. pontok);

– gyilkosság, szándékos emberölés, rablás bűntette miatt bármilyen időtartamú börtönbüntetésre elítéltek, vagy

– akiket a jelen utasítás 1/*b)* pontjában meghatározott bűncselekmények miatt 1957. május 1. napját megelőző tíz éven belül már két ízben elítéltek.

b) 1957. május 1. napja előtt:

– lázítás és izgatás (BHÖ 2., 26., 31. pontok);

1 A 3318/1957. sz. kormányhatározat értelmében a bíróságoknak értesíteni kellett az illetékes rendőrhatóságokat, ha hat hónapot meghaladó köztörvényi bűncselekmények miatt börtönbüntetésre vagy egyéb politikai bűncselekmény miatt bármilyen büntetésre ítélnek jogerősen olyan személyt, akinek van jogosítványa.

– rémhírterjesztés (BHÖ 4. pont);

– tiltott határátlépés, visszaélés útlevéllel (BHÖ 48. pont);

– hatóság és hatósági közeg elleni erőszak (BHÖ 95–103. pontok);

– társadalmi tulajdon elleni szándékos bűncselekmények (BHÖ 230–233. pontok, 235. pont);

– tervbűncselekmények (BHÖ 237–252. pontok);

– orgazdaság (BHÖ 459–462. pontok);

– a devizagazdálkodás szabályait sértő bűncselekmények (1950. évi 30. sz. tvr.) miatt egy évet meghaladó börtönbüntetésre ítéltek.

c) 1957. május 1. napja után:

– politikai bűncselekmény miatt bármilyen időtartamú büntetésre;

– hatóság és hatósági közeg elleni erőszak;

– társadalmi tulajdon elleni szándékos bűncselekmények;

– orgazdaság;

– a devizagazdálkodás szabályait sértő bűncselekmények miatt hat hónapot meghaladó börtönbüntetésre ítéltek vagy ítélnek.

2. Meg kell tagadni az új rendszerű igazolvány kiadását a régi rendszer deklasszált elemeitől (pl. csendőr, katonatiszt, fasiszta párt vezető beosztású tagja, burzsoá elem stb.), továbbá azoktól a személyektől, akikkel szemben a politikai nyilvántartás alapján kizáró ok merül fel.

3. Az Országos Rendőr-[fő]kapitányság vezetője – az illetékes párt- vagy szakszervezeti szervek javaslatára – jogosult a gépjármű-vezetői igazolvány kicserélését, illetve kiadását engedélyezni a jelen utasítás 1. pont *b)* és *c)* alpontjaiban, valamint a 2. pontban foglalt kizáró okok alá tartozó olyan személyek részére, akik példás magatartást tanúsítanak, munkájukban kiemelkedő eredményeket érnek el.

4. Az új gépjármű-vezetői igazolvány kiadása során a kismotorkerékpár- vagy nagymotorkerékpár-vezetői igazolvánnyal rendelkező személyeket felülvizsgálni nem kell.

5. Az 1957. évi 7. sz. utasítás 5. pontjában a gépjármű-vezetői vizsgára jelentkező személyekkel kapcsolatban előírt feladatok közül környezettanulmányt csak a hivatásos gépjármű-vezetői vizsgára jelentkezett személyekről kell készíteni. Motorkerékpár-vezetői vizsgára jelentkező személyeket priorálni nem kell.

6. A megyei (budapesti) rendőrkapitányságok vezetői gondoskodjanak a gépjármű-vezetői igazolványok kicserélését végző bizottságok felállításáról, és biztosítsák az igazolványok kicserélésének 1959. december 31-ig történő végrehajtását. Az igazolványok kicserélésének munkálatait a megyei rendőr-főkapitányságok vezetői, illetve az Országos Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti osztályának vezetője folyamatosan ellenőrizzék.

7. Az 1957. október 14-én kiadott 7. sz. utasításom jelen utasításnak megfelelően módosul.

Biszku Béla
belügyminiszter

A belügyminiszter 9. sz. utasítása a gépjármű-vezetői igazolványok cseréjéről, 1959. július 24. HU–OSA 357–2–1 BM parancsgyűjtemény, 10–22/9. Szigorúan titkos. Három gépelt oldal, fénymásolat. Körbélyegzővel, aláírás nélkül.

31

KIRÁNDULÓVONATOK, ZSÚFOLTSÁG

1961. február–március

A belföldi idegenforgalom élénkítését célzó, hétvégi, kedvezményes IBUSZ-vonatok már a II. világháború előtt is nagy népszerűségnek örvendtek. Az 1960-as évek elejére az élénkülő belföldi turizmus igényeit a MÁV nehezen tudta kielégíteni. Ezért utazási keresletet csökkentő intézkedéseket vezettek be. A kormány Gazdasági Bizottságában az előterjesztés honvédségi szabadságjogokat érintő részét Uszta Gyula honvédelmi miniszterhelyettes kifogásolta. Uszta Gyula szerint tömeges szabadságolás nincs a néphadseregben, az alakulatok személyi állományának csak minimális hányada távozhat egyidejűleg szabadságra, ez pedig a közlekedés terhelése szempontjából elhanyagolható. A KPM ezt az ellenvéleményt nem fogadta el, mert a „balatoni forgalomban már száz személy szabadságolása is zavart okoz". Ennek ellenére a GB által elfogadott határozat a honvédségi szabadságolásokra vonatkozó pontot már nem tartalmazta.

A) A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Gazdasági Bizottsághoz 1961. február 11.

A vasúti közlekedéssel szemben az utazóközönség részéről a leginkább indokolt panasz a zsúfoltság. A személyszállítási forgalom, különösen vasár- és ünnepnapokon évről évre a rendelkezésre álló járműkapacitást meghaladóan növekedik. Ez a zsúfoltság már a munkaszüneti napokat megelőző napok délutáni forgalmában is jelentkezik. Így pl. 1960. év augusztus hónapjában munkanapokon átlagosan 2270 vonat közlekedett, munkaszüneti napokon viszont 2366. Ennek ellenére a munkaszüneti napokon előadódtak olyan helyzetek és esetek, hogy jelentős számú utast a vasút nem tudott elszállítani.

Az utazási kedv, az igények megnövekedése az életszínvonal emelkedésének pozitív jele. Az igények növekedését fokozzák a nagymértékű kedvezmények is. A közlekedési szerveknek az a törekvése, hogy az utazóközönség részére kulturált utazást biztosítsanak, azonban a rendelkezésre álló közlekedési eszközök szűk kapacitása miatt a lehetőségek korlátozottak, éppen ezért olyan intézkedéseket kell tenni, amelyek alkalmasak arra, hogy a dolgozók utazási igényét a rendelkezésre álló közlekedési eszközökkel a közlekedés jobban és ésszerűbben ki tudja elégíteni. A nehézségek elsősorban a vasúti közlekedés vonalán mutatkoznak. A zsúfoltság okait vizsgálva a vasúti személyszállító kapacitás hiányán kívül a vizsgálatok még az alábbi okokat derítették fel:

1. Az IBUSZ szervezésében nyári időszakban munkaszüneti napokon részben rövid távolságra túlságosan nagyszámú különvonat közlekedik. A 66%-os utazási kedvezmény a vasúti személyforgalomnál amúgy is jelentkező veszteséget

még növeli. Ezen a helyzeten tehát segíteni kell, mert előfordulhat a jelenlegi helyzetben az, hogy a menetrendszerű vonatokon teljes menetdíjat fizető utas kényelmetlenül, zsúfoltan kénytelen utazni az IBUSZ-vonatok közlekedése miatt. Az IBUSZ által nyújtott jelenlegi 66%-os kedvezményt 50%-ra kell csökkenteni. Az IBUSZ-vonatok szervezésénél a nagyobb távolságokra közlekedő vonatokat kell előtérbe helyezni, és úgy kell a szervezést végezni, hogy ne a leginkább látogatott helyekre történjék az utazás. Ezeknél az utazásoknál általában azt a célt kell figyelembe venni, hogy a dolgozók hétvégi pihenésüket és szórakozásukat az ország különböző tájain töltsék el, és az IBUSZ ehhez csupán a kedvezményes utazást biztosítsa. Arra kell törekedni, hogy az IBUSZ szervezése az utazáson kívül egyéb rentábilis szolgáltatások nyújtásával (étkezés, szórakozás) biztosítsa a különvonatok bevételeinek fokozását.

2. Különösen nyári időszakban az ifjúsági és úttörőtáborokban a turnusok váltása úgy történik, hogy a táborokban részt vevők utazása is a munkaszüneti napok forgalmát terheli. Ezen a helyzeten is változtatni kell.

3. Egyes nagyobb ünnepek alkalmával, főként nyáron tartanak a vasúti forgalmat erősen megterhelő olyan járási, megyei rendezvényeket, amelyek más időszakban is megtarthatók volnának.

4. A honvédség is sok esetben tömeges szabadságolást engedélyez olyan időben, amikor a szabadságos katonák utazása a hétvégi, illetőleg a munkaszüneti napok utasforgalmát erősen megterheli, ezen a téren is intézkedéseket lehetne tenni.

Az előadottak alapján kérem a Gazdasági Bizottságot, fogadja el az alábbi határozati javaslatot.[1] [...]

Kossa István
közlekedés- és postaügyi miniszter

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Gazdasági Bizottsághoz a vasár- és ünnepnapi vasúti személyforgalom zsúfoltságának csökkentése tárgyában, 1961. február 11. MOL XIX–A–39–b 057/1961. Szigorúan titkos. Készült 45 példányban, 38. sz. példány, 4 gépelt oldal, stencil. Az előterjesztéssel egyetértett: a pénzügyminisztérium (Kardos Géza miniszterhelyettes), Országos Tervhivatal (Vályi Péter elnökhelyettes), Országos Árhivatal (Vallus Pál elnökhelyettes), KISZ KB (Várnai Ferenc). Észrevételt tett: Honvédelmi Minisztérium (Uszta Gyula miniszterhelyettes).

1 A határozati javaslat – a honvédelmi miniszterre vonatkozó pont kivételével – lényegében (bár kisebb stilisztikai változtatásokkal) megegyezik a GB által elfogadott 10 123/1961. sz. határozattal (lásd következő irat), ezért közlésétől eltekintettünk. A kimaradó határozati javaslat: „3. utasítja a honvédelmi minisztert, hogy a tömeges szabadságolásokat úgy ütemezze, hogy azok a hétvégi, illetőleg a munkaszüneti napok vasúti személyforgalmát ne érintsék."

B) A Gazdasági Bizottság határozata
1961. március 16.

A Gazdasági Bizottság a hétvégi vasúti személyforgalomban mutatkozó zsúfoltság csökkentése céljából az alábbiakat határozza:

1. Utasítja a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy

a) a hétvégi IBUSZ-vonatok számát csökkentse, és az ilyen vonatokon jelenleg érvényes 66%-os kedvezmény helyett 50%-os kedvezményt vezessen be, lehetőleg olyan IBUSZ-vonatok szervezésére adjon intézkedést, melyek egynaposak, 150 km távolságot meghaladnak, és az utazás szempontjából nem az amúgy is legigénybevettebb helyekre irányulnak. Ezen utazásoknál általában az legyen a cél, hogy a dolgozók hétvégi pihenésüket és szórakozásukat az ország különböző tájegységeinek megismerésén keresztül biztosítsák, és e vonatokon való utazás ne csak indokolatlanul olcsó utazási lehetőséget jelentsen a rendszeres utazók részére, a közösség terhére nyújtott ésszerűtlen mértékű kedvezmények által. Törekedni kell arra is, hogy az IBUSZ-rendezvények szolgáltatásának bővítésével és szélesítésével (étkezés, szórakozás stb.) biztosítsák a különvonatok bevételeinek fokozását,

b) gondoskodjék az elmaradó IBUSZ-vonatok pótlására rendes árú menetjeggyel igénybe vehető mentesítő vonatok beállításáról.

2. Felkéri a társadalmi szerveket és utasítja az állami szerveket, hogy a jelentős személyszállítási (vasúti, autóbusz stb.) igényt támasztó rendezvényeket, találkozókat stb. az időpontot megelőzően két héttel a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumhoz jelentsék be, és egyúttal az ilyenfajta rendezvényeiket a minimálisra csökkentsék, a közlekedés- és postaügyi miniszter szerezzen érvényt az igények időben történő bejelentésére vonatkozó rendelkezéseknek, utazási kedvezményeket csak akkor adja meg, ha az utazások nem akadályozzák a hétvégi és munkaszüneti napok forgalmát.

3. Felkéri a KISZ Központi Bizottságát, úgy szervezze a KISZ-táborozásokat, hogy azok beindulása és befejezése a balatoni vasútvonalakon ne essék egybe a hétvégi, illetőleg a munkaszüneti forgalommal.

Budapest, 1961. március 16.

Apró Antal
a Gazdasági Bizottság elnöke

A Gazdasági Bizottság 10 123/1961. sz. határozata a vasár- és ünnepnapi vasúti személyforgalom zsúfoltságának csökkentéséről, 1961. március 16. MOL XIX–A–39–b 057/1961. Szigorúan titkos. Készült 40 példányban, 15. sz. példány, 2 gépelt oldal, stencil, „Gazdasági Bizottság Titkársága" körbélyegzővel.

32

MAGYAR–SZOVJET ÁRUFORGALMI KAPCSOLATOK, ÉRDEKELLENTÉTEK

1963–1979

A Kádár-rendszer végére a záhonyi körzet európai méretű forgalmat lebonyolító szárazföldi kikötővé vált. A kontinentális jelentőségű nemzetközi csomópont jellegzetessége: az országhatárt átlépő szállítás szinte kizárólag vasúton bonyolódott, és elsősorban a teherfuvarokra korlátozódott. Az alábbi dokumentumok a záhonyi átrakókörzet konfliktusteli történetének jellemző epizódjai.

A) A közlekedés- és postaügyi miniszter jegyzéke
a Szovjetunió magyarországi nagykövetéhez
1963. május 30.

A Magyar Népköztársaság Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma nagyrabecsülését nyilvánítja a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége Nagykövetsége iránt, és tisztelettel az alábbiakról tájékoztatja a Nagykövetséget.

A Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége Közlekedésügyi Minisztériuma és Külkereskedelemi Minisztériuma képviselőinek részvételével Prágában 1962. december 3–8-ig megtartott, a vasúti áruszállítás volumenének összeegyeztetésével kapcsolatos tárgyalás jegyzőkönyve az éves tervet negyedéves és napi ütemezésben rögzítette. Az éves terv negyedéves ütemezése szerinti árumennyiség:

I. negyedév	1 812 000 tonna
II. negyedév	1 831 000 tonna
III. negyedév	1 694 000 tonna
IV. negyedév	1 453 000 tonna

Az egyes árufélességekből mutatkozó lemaradás pótlása, valamint a III. és IV. negyedévi torlódások elkerülése érdekében a szovjet és a magyar vasutak képviselői 1963. április 6–12. között Debrecenben tartott határforgalmi tárgyaláson megállapodtak, hogy Záhony állomás április–május, június és július hónapokban napi 24 350 tonna árut vesz át.

A felek megegyeztek abban, hogy megteszik a szükséges intézkedéseket a saját külkereskedelmi minisztériumukon keresztül, hogy a megjelölt időszakban a 24 350 tonna árumennyiség ténylegesen feladásra kerüljön.

Április hónapban a debreceni határforgalmi tárgyaláson vállalt napi átlagos 24 350 tonna nem érkezett meg, bár a prágai jegyzőkönyvben foglalt és április hónapra eső tervet még a két határállomás megközelítően teljesítette. Prágában,

valamint Debrecenben történt megállapodások ellenére május hónapban a napi átadott árumennyiség fokozatosan csökkent, és május 11–20-ig terjedő dekádban már a napi átlagosan átadott árumennyiség a prágai jegyzőkönyv 24 350 tonnás tervszámával szemben csak 16 000 tonna volt, de voltak napok, amikor csak egész minimális mennyiségű áru került átadásra. Pl. május 14-én 10 922 tonna, 17-én 14 647 tonna, 19-én 12 671 tonna, 20-án 12 014 tonna stb.

Záhony állomás a terveknek megfelelően 3200 fős dolgozólétszámmal és a szükséges gépi berendezéssel készült fel az áruk fogadására. Jelenlegi árubefutás mellett mind a gépi kapacitás, mind a dolgozók csak 40-50%-ig vannak leterhelve, amely nagymértékben befolyásolja Záhony állomás önköltségének alakulását. Ezen túlmenően várható, hogy a legnehezebb forgalmi időszakban, a III. és IV. negyedévben – az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően – a szovjet vasút napi 26 000–28 000 tonna árut kínál fel átvételre, amely mennyiséget Záhony – az árunem szerinti erős ingadozást is figyelembe véve – feldolgozni nem képes, és elkerülhetetlenül mind a lvovi vasút-igazgatóság területén, mind Záhony állomáson torlódás állhat be, amely mindkét vasút munkáját hátrányosan befolyásolja.

Annak elkerülése érdekében, hogy az évről évre ismétlődő II. és III. negyedévi áruhiány, valamint a IV. és I. negyedévi árutorlódás – mely jelenségek a meglévő kapacitások kihasználatlanságát, illetve árutorlódás esetén a meglévő kapacitások túlterhelését eredményezik – ne ismétlődjenek meg, kérem Nagykövet elvtársat, hogy június, július és augusztus hónapok nagyobb arányú áruszállításainak beindítása, majd az ezt követő hónapok mentesítése érdekében a Szovjetunió külkereskedelmi szervei felé hathatósan intézkedéseket tenni szíveskedjék.

A Magyar Népköztársaság Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma megragadja az alkalmat, hogy ismételten kifejezésre juttassa nagyrabecsülését a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége Nagykövetsége iránt.

Kossa Istvánnak a záhonyi határállomás forgalmi nehézségei miatt a Szovjetunió magyarországi nagykövetének átadott szóbeli jegyzéke, 1963. május 30. MOL XIX–H–1–c 00288/1963. 30. doboz. Három gépelt oldal.

B) A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése
1976. március 31.

A Magyar Népköztársaság és a Szovjetunió kormányelnökeinek 1975. október 21-ei határozata, valamint a Magyar–Szovjet Gazdasági és Műszaki-tudományos Együttműködési Kormányközi Bizottság 16. ülésének 1.1, 9.2, 9.3 határozatai alapján a szovjet féllel közösen „Beszámoló"-t készítettünk a Kormányközi Bizottság következő ülésszaka elé, melyet mellékelten bemutatok.

A magyar–szovjet külkereskedelmi áruforgalom lebonyolításának problémái az elmúlt években

Az utóbbi két évben a magyar–szovjet külkereskedelmi áruforgalmon belül a Szovjetunióból érkező import- és tranzitáruk forgalma viszonylag gyorsan és

egyenletesen, a magyar export és a Szovjetunió felé irányuló tranzit-áruforgalom 1970-hez viszonyítva mintegy kétszeresére, 1,4 millió tonnáról 3,0 millió tonnára emelkedett. A szovjet vasút ilyen forgalomfelfutással és áruösszetétel-változással nem számolhatott, következésképpen a küldemények zavartalan fogadása, átrakása időként akadozott. Főként 1975. év második felében torlódások keletkeztek amiatt, hogy a szovjet vasút a naponta felkínált – exportáruval rakott – 500-600 kocsi helyett naponta átlagosan 350-450 kocsit tudott fogadni.

Az átrakókapacitás elégtelensége miatt a szovjet vasút többször kérte, hogy a feladatát képező áruátrakások egy részét helyette a magyar vasút végezze el (főként szemestermények, élő állatok). Ilyen kéréseknek eleget tenni nem áll módunkban, mivel ez a tevékenység a jelenlegivel ellentétes technológiát igényelne, amire nem vagyunk berendezkedve, ugyanis az 1947 óta érvényben lévő államközi megállapodás szerint az áruk átrakásáról a fogadó vasútnak kell gondoskodnia. Ezen alapelvre épülnek a határforgalmi technológiák, valamint a fuvarjogi, díjszabási és hatósági intézkedések, illetve eljárások.

A kialakult feszültség feloldására – megfelelő intézkedéseket kérve – több ízben kényszerültünk kormányszintű levélváltásra. Fentiekben vázolt helyzet szükségessé tette a fennálló problémák részletes áttekintését a két fél részéről. A Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság kormányelnökeinek tanácskozása után a kormányközi bizottság említett 16. ülése hozott megfelelő határozatot a külkereskedelmi áruszállításokkal összefüggő problémák együttes vizsgálatára és azok kiküszöbölését biztosító javaslatok kidolgozására.

A magyar–szovjet külkereskedelmi áruforgalom várható alakulása a következő tervidőszakban

A kormányközi bizottság 16. ülése határozatainak megfelelően a Szovjetunió Közlekedési Minisztériuma és a Magyar Népköztársaság Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma a két ország tervező és külkereskedelmi szerveinek bevonásával együttes vizsgálatot végzett a külkereskedelmi áruszállítások helyzetének komplex megítélésére és a teendők meghatározására. A vizsgálat eredményét a következőkben jelentem.

Az elmúlt 5 éves tervidőszak erőteljesen megnövekedett külkereskedelmi áruforgalmának lebonyolítására mindkét fél jelentős fejlesztéseket eszközölt a vasúti határforgalmi körzetek kapacitásának növelésére. Az ennek ellenére jelentkező nehézségek alapvető oka változatlanul a szállítások egyenlőtlenségében és az áruösszetétel változásában állapítható meg, ami időnként komoly zavarokat idézett elő az áruforgalom lebonyolításában. A jelen ötéves tervidőszakban a szovjet vasutakkal és külkereskedelmi szervekkel egyeztetett szállítási volumenek szerint még nagyobb felfutással kell számolni. A magyar export- és kilépő tranzitáru-forgalom 1980-ra – 1975-höz viszonyítva – 3 millióról 5,4 millió tonnára (beleérve a külön kötésekben tervezett gabonamennyiséget is), a szovjet export- és belépő tranzitáru-forgalom pedig 13,1 millióról 19,2 millió tonnára emelkedik. Ezek a számok egyértelműen rávilágítanak arra, hogy a forgalomfelfutás üteme a Szovjetunió irányába erőteljesebb. A szovjet féllel kölcsönösen megállapítást nyert, hogy a növekvő feladatok ellátásához Csop, illetve Záhony vasúti

átrakókörzetek megfelelő továbbfejlesztése szükséges, mellyel összefüggésben az 1980-ig terjedő időszak fejlesztési, illetve szervezési intézkedései kölcsönösen egyeztetésre kerültek.

Az 1980 utáni időszak várható szállítási volumenei „A KGST-tagállamok közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztési programja" szerint 1990-re az MNK felé 1,5-szeresére, a Szovjetunió felé 2,4-szeresére emelkednek. Megállapítható tehát, hogy ez időszakban is a kilépő áruforgalom növekedési üteme a nagyobb mértékű. A Magyar–Szovjet Vasúti Állandó Munkacsoport 1976. március 12-én megtartott ülésén a feladatok ilyen mérvű növekedésére tekintettel a vasúti határforgalmi átrakókörzetek ütemes továbbfejlesztése mellett kompromisszumként szükségesnek mondotta ki a szóban forgó területek tehermentesítését, az átrakási munka szintjének lehetséges mérvű csökkentésével. Magyar részről szintcsökkenés alatt az arra alkalmas áruk egy részének vízi útra, esetleg közútra vagy csővezetékre terelését, továbbá a tengelyátszerelés, a konténerizáció és egyéb egységrakomány-képzés szélesebb körű alkalmazását értjük, míg szovjet részről e tekintetben elsősorban az 1520 mm nyomtávú vasútvonalnak a Magyar Népköztársaság területére (Eperjeske–Miskolc, Leninváros leágazással) történő bevezetését javasolják.

A magyar–szovjet határforgalmi átrakókörzetek továbbfejlesztésének szükségessége és módozatai

A kormányelnöki találkozó határozata alapján a két ország közlekedésügyi minisztériumai feladatul kapták a Csop és Záhony vasúti átrakókörzetek feldolgozó- és átbocsátóképességének növelésére irányuló intézkedések meghatározását, valamint az 1520 mm nyomtávú vasútvonal Magyar Népköztársaság területére történő bevezetése célszerűségének megvizsgálását is.

Ezen feladatokat a két fél elvégezte, és a kialakított álláspontokat az állandó munkacsoport f. év márciusi ülésén kidolgozott – a kormányközi bizottság elé terjesztendő – és csatolt „Beszámoló" tartalmazza.

Az 1976–1980. évi időszakra a várható feladatok ellátása érdekében a csopi és záhonyi átrakókörzetek átbocsátó- és elegyfeldolgozó képességének növeléséhez szükséges intézkedések egyeztetésre kerültek (Beszámoló 1. fejezete), amelyeket a felek kölcsönösen úgy értékeltek, hogy azok biztosítják a növekvő külkereskedelmi áruszállítások zavartalan lebonyolítását az 1980-ig terjedő időszakban. Az 1520 mm nyomtávú vasútvonal bevezetésének kérdésében (három változat szerint: Eperjeske–Budapest, leágazással Miskolcra és Leninvárosba, Eperjeske–Miskolc, Eperjeske–Mátészalka) mélyreható közös szakértői vizsgálat folyt, amelynek eredménye azonban nem tette lehetővé egységes álláspont kialakítását. Ugyanis a számítások szerint az 1520 mm nyomtávú vasútvonal bevezetése a szovjet fél számára különösebb gazdasági előnyt nem jelent, annak ellenére, hogy lehetővé tette a csopi átrakókörzet kapacitásának kismértékű (mintegy 5%-os) felszabadítását, az átrakási munkákkal foglalkoztatott dolgozók létszámának csekély mérvű (100 fő) csökkentését, továbbá forgalomszervezési előnyökkel járna.

A magyar fél számára a beruházási és üzemeltetési költségek, mind a kiszolgálási technológia és a külkereskedelmi diszpozíciós tevékenység szempontjából a széles nyomtávú vasútvonal bevezetése rendkívül kedvezőtlen. Feltétlenül megemlítendő, hogy ilyen új vasútvonal kihasználtsága igen alacsony fokú lenne, mert az átterelhető áruk mennyisége éves viszonylatban a korábbi prognózisok szerint 1990. évben mindössze 6,6 millió tonnát tenne ki (napi 20 vonattal 25-30%-os kihasználtság). Megjegyzendő, hogy a szovjet fél részére az új vasútvonal megépítése gyakorlati előnnyel alig járna, mivel fenti mennyiségből csupán 0,3 millió tonnát tenne ki a Szovjetunióba irányuló export-áruforgalom, ami jelentéktelen mértékben enyhítené a Csop átrakókörzetben jelentkező átrakási feladatokat.

Az 1520 mm nyomtávú vasútvonal esetleges megépítésének kérdése már 10-15 évvel korábban is felvetődött és többszöri vizsgálatra került. Ezen vizsgálatok a most végrehajtott vizsgálat és számítások eredményeivel megegyezően zárultak. Ezek alapján történt 1960–1961-ben olyan elhatározás, hogy a növekvő külkereskedelmi áruforgalom zavartalan lebonyolítását a vasúti határforgalmi átrakókörzetek (Csap–Záhony) – a szovjet vasúttal egyeztetett egységes technológiai elvek alapján történő – ütemes fejlesztésével kell biztosítani. Ezen elhatározást követően épült meg a két ország vasútjait összekötő új, 2. kapu is Batyevo–Eperjeske között, új Tisza-híd létesítésével. Záhony átrakókörzetnek az állandóan növekvő feladatokhoz igazodó kifejlesztésére az elmúlt 20-25 év alatt mintegy 14 milliárd Ft költség merült fel.

Az 1990-ben átterelhető árumennyiség többsége (4,5 milliárd tonna) vasérc és koksz. Itt megemlítem, hogy előzetes információk szerint a későbbiek folyamán a vasérc koncentráltsága jelentősebben növekedni fog, ami az említett tonna-mennyiség csökkenését eredményezi. Ezen áruk átrakására Eperjeskén az 1990 utáni igényeket is kielégítő nagy teljesítményű átrakóobjektum létesült, több mint 0,5 milliárd Ft költséggel. Ezen áruk már 1976 végén 100%-ban gépesítetten rakhatók át Eperjeskén. Az új átrakóberendezés más célra alig vehető igénybe, így az 1520 mm nyomtávú vasútvonal megépítése után nem lenne kihasználva, míg az új vasútvonalra átterelendő 6,3 millió tonna áruból 0,7 millió tonna részére Miskolc térségében újabb átrakóberendezések létesítése szükséges.

Mindezek, valamint a „Beszámoló"-ban szereplő részletesebb indokok alapján az 1520 mm nyomtávú vasútvonal megépítésének kérdését célszerű lenne végleg levenni a napirendről.

A Magyar–Szovjet Vasúti Állandó Munkacsoport 1976. március 10–12-én megtartott ülését követően a résztvevők megtekintették Csop, illetve Záhony vasúti átrakókörzetek létesítményeit.

Határozati javaslat

A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága:
Tudomásul veszi a közlekedés- és postaügyi miniszter jelentését az 1971–1975 közötti időszak külkereskedelmi áruszállításainak végrehajtásával összefüggésben tett, a „Beszámoló"-ban részletezett intézkedésekről.

Elfogadja a magyar és szovjet vasutak által az 1976–1980 közötti időszakra előirányzott és kölcsönösen egyeztetett fejlesztési és tervezési intézkedéseket azzal, hogy azokat és a pótlólagosan szükséges teendőket a felek évente egyeztessék és gondoskodjanak végrehajtásukról.

Mivel az 1520 mm nyomtávú vasútvonal építése célszerűségének műszaki-gazdasági vizsgálata az MNK számára rendkívül kedvezőtlen gazdasági eredménnyel zárult, a kormányközi bizottság 17. ülésén a magyar fél kezdeményezze a kérdés végérvényes levételét a napirendről.

Szükségesnek tartja, hogy az 1980 utáni időszak külkereskedelmi áruszállításai zavartalan lebonyolításának biztosítására az érvényben lévő államközi megállapodás szellemében a magyar és szovjet fél dolgozzon ki javaslatokat a mindkét ország részéről gazdaságilag hatékony komplex fejlesztési és szervezési intézkedésekre vonatkozóan, és azokat az NGKB jóváhagyását követően terjessze a kormányközi bizottság elé.

Rödönyi Károly
közlekedés- és postaügyi miniszter

A KPM előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére Magyarország és a Szovjetunió közötti 1976–1980. és 1980–1990. évi külkereskedelmi áruszállítások biztosítására irányuló intézkedésekről, 1976. MOL XIX–A–90–a 51. doboz, 1976. április 7.

C) Beszámoló a Szovjet–Magyar Kormányközi Gazdasági és Műszaki-tudományos Bizottság határozatairól 1976. április 7.

A Szovjet–Magyar Kormányközi Gazdasági és Műszaki-tudományos Együttműködési Bizottság 16. ülése határozatának teljesítéseként az MNK Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma és a Szovjetunió Tengerhajózási Minisztériuma az MNK és a Szovjetunió külkereskedelmi minisztériumai, valamint tervezési szervei képviselőinek bevonásával megvitatták a külkereskedelmi áruk fuvarozásának a dunai szállítások kiszélesítése útján történő bővítése kérdését, valamint az „Interlighter" közös szállítási vállalat létrehozása lehetőségét, és jelentik:

Az MNK és a Szovjetunió között az összes szállítási módok által (kivéve a csővezetéket) történő külkereskedelmi áruszállítások teljes volumene 1975-ben az 1970. évihez képest 3,3 millió tonnával növekedett, vagyis 28%-kal. Ugyanezen időszakban a vasúti áruszállítás 3053 ezer tonnával, a folyami (dunai) szállítás pedig 230 ezer tonnával növekedett. A tengeri szállítások 1975-ben 150 ezer tonnát tettek ki, vagyis az 1970. évi szinten maradtak.

A szállítás módját és az ötéves időszak évei szerinti megoszlását a következő adatok jellemzik:

(Ezer tonna)

Szállítás módja	1970	1971	1972	1973	1974	1975, előzetes számítás
Szovjetunió exportja						
Összesen	14 811	15 666	15 642	16 616	16 822	19 267
ebből						
vasúti	9 573	9 978	9 436	9 962	9 641	11 372
tengeri	151	154	65	129	212	150
folyami (dunai)	1 038	1 131	1 235	1 221	1 263	1 236
csővezeték	4 047	4 399	4 900	5 300	5 700	6 500
közúti	2	4	6	4	6	9
Az MNK exportja						
Összesen	1 001	1 165	1 351	1 913	1 535	2 294[1]
ebből						
vasúti	991	1 158	1 344	1 903	1 506	2 245
folyami (dunai)	9	5	6	9	23	41
közúti	1	2	1	1	6	9

A Szovjetunióból az MNK-ban vasúton szállított áruk nagy részét olyan áruk teszik ki, mint például érc, műtrágya, cement, szén, koksz, fa, fémek, kőolajtermékek és egyéb. Az MNK-ból a Szovjetunióba vasúton szállított áruk nagy részét a romlandó áruk, timföld, fémek, berendezések és egyéb áruk teszik ki.

A Dunán csak vasérc és 1972-től kezdve kis mennyiségű kőszén szállítása folyik. Az egyes években nagyon jelentéktelen mértékben jelentkeznek dunai szállításra gabonaáruk, faáruk és berendezések, ezen áruk szállításra jelentkezése azonban nem volt folyamatos jellegű. Tengeri úton főként apatitot szállítottak Murmanszkból az LNK kikötőibe. A külkereskedelmi áruk dunai szállítása lemaradásának egyik oka az áruk zöménél az alternatív paritások, FOB, CIF és franco-határ[2] kikötésének hiánya, ami nem segíti elő a legracionálisabb szállítási mód kiválasztásának megállapítását.

A KGST-tagországok között az 1976–1980-as évekre szóló népgazdasági tervek 1974-ben végrehajtott koordinálása során az MNK és a Szovjetunió tervezési, külkereskedelmi és közlekedési szervei egyeztették az MNK és a Szovjetunió közötti külkereskedelmi áruszállításokat, amelyek volumene – az összes szállítási módot beleértve – 1980-ra az 1975. évihez képest több mint 8,0 millió tonnával növekszik. A dunai szállításokat gyakorlatilag az 1975. évi szinten irányozták

1 Magyarország Szovjetunióba irányuló 1975-ös becsült adatai számítási vagy gépelési hibát tartalmaznak.
2 FOB (free on board), CIF (cost, insurance, freight), franco (érkező áru). Vö. Szászy István: *Az európai népi demokráciák nemzetközi magánjoga.* Akadémiai Kiadó, Budapest,1962. 266.

elő, ezeknek az aránya 1980-ban a teljes szállítási volumen legfeljebb 6%-át fogja kitenni, ugyanakkor, amikor 1975-ben körülbelül 10%-ot tett ki.

Az MNK és a Szovjetunió, valamint a többi Duna menti ország között a Dunán az 1976–1980-as évekre tervezett külkereskedelmi áruszállítások volumeneiből kiindulva az ötéves tervekben meghatározták az MNK és a Szovjetunió dunai flottáinak és kikötőinek fejlesztésére fordítandó beruházásokat is.

Az MNK és a Szovjetunió között a Dunán szállítandó külkereskedelmi árukat nagyrészt az MNK olyan vállalatai termelik, illetve használják fel, amelyek területileg a Duna körzetében helyezkednek el. A Dunán szállított tömegáruk szállítási határideje és tétel szerinti megoszlása megfelel az ezen árukat felhasználó vállalatok követelményeinek. Vannak azonban további olyan áruk is, amelyeket az MNK olyan vállalatai használnak fel, illetve termelnek, amelyek a Duna körzetében helyezkednek el, és amelyeknek egy részét szintén a Dunán lehetne szállítani. A két ország meglévő flottakapacitásából, folyami szállítókapacitásából, továbbá az MNK és a Szovjetunió dunai kikötőinek áteresztőképességéből kiindulva, valamint figyelembe véve a meglévő műszaki eszközök kihasználásának javítását, lehetőség van pótlólagos beruházások nélkül a külkereskedelmi áruk dunai szállításának növelésére (az 1974. június 10–15. között Budapesten az ötéves időszakra egyeztetett volumenek mellett), a Szovjetunió exportjánál 540 ezer tonnával, az MNK exportjánál pedig 350 ezer tonnával 1976-ban és az ötéves időszak ezt követő éveiben. A dunai szállítások bővítése lehetőségeinek meghatározásakor elsősorban azoknak az áruknak a szállítása ajánlatos, amelyeket főként a Duna körzetében elhelyezkedő magyar vállalatok használnak fel, illetve termelnek. A két ország külkereskedelmi szerveivel együtt az 1976-ban és az ötéves időszak ezt követő éveiben a Dunán történő áruszállítások kiszélesítésére vonatkozóan folytatott munka eredményeként megállapították, hogy az MNK és a Szovjetunió külkereskedelmi minisztériuma képviselőinek adatai szerint a dunai áruszállításokat 1976-ban a tervben előirányzottakkal szemben 490 ezer tonnával lehet növelni, ebből a Szovjetunió exportjánál 127 ezer tonnával, az MNK exportjánál pedig 259 ezer tonnával, ami az alábbi táblázat szerint 504 ezer tonnával kevesebb, mint a Szovjetunió és MNK közlekedési szervezetei által 1976-ban dunai szállításra javasolt mennyiség.

(Ezer tonna)

Az áruk nómenklatúrája	A közlekedési szervek javaslatai	A külkereskedelmi szervek javaslatai, Szovjetunió	A külkereskedelmi szervek javaslatai, MNK
Szovjetunió exportja			
Érc	250	250	–
Fekete, színes fémek	100	50*	50*
Dízelolaj	50	50	–
Papír	25	12	12
Szintetikus kaucsuk	15	15	15
Gömbfa	50	50	50
Cement (a magyar fél által nyújtandó sokoldalú felhasználásra alkalmas egységcsomagolásban)	50	–	–
Összesen	540	427	127

* alumínium egységcsomagolásban

(Ezer tonna)

Az áruk nómenklatúrája	A közlekedési szervek javaslatai	A külkereskedelmi szervek javaslatai, Szovjetunió	A külkereskedelmi szervek javaslatai, MNK
MNK exportja			
Búza	100	100	100
Kukorica	100	100	100
Konzerv (konténerben)	50	50	50
Fémek	100	9*	9*
Összesen	350	259	259
Mindösszesen	890	686	386

* ebből 7 ezer tonna cső és 2 ezer tonna garázsfelszerelés

A Mahart és az SPD folyami hajóparkja pótlólagos beruházások nélkül kb. 900 ezer tonna szállítását tudja biztosítani. A külkereskedelmi szervek megállapodtak abban, hogy 1976-ban körülbelül 400 ezer tonna áru dunai szállítását jelentik be, ami nem biztosítja a Mahart- és az SPD-flották kapacitásának teljes kihasználását. Figyelembe véve a flották szállítási kapacitásában fennálló tartalékokat, a felek szükségesnek tartják az áruk folyami szállításra való terelésével kapcsolatos munka folytatását. Az egyeztetett javaslatokat figyelembe véve az áruk dunai szállítása 1,7 millió tonnát tesz ki, és 1975-höz viszonyítva 31%-kal növekszik. A dunai szállítások kiszélesítésére vonatkozó javaslat realizálása lehetővé teszi a feszültség csökkentését a Szovjetunió és az MNK vasúti határállomásain és a folyami flották munkája üzemeltetési mutatóinak javítását. Abból kiindulva, hogy távlatilag várható az MNK és a Szovjetunió közötti áruforgalom további növekedése, és vannak olyan árumennyiségek, amelyeket a Dunára lehet terelni, amivel kapcsolatban fennáll a Duna körzetében elhelyezkedő magyar vállalatok érdekeltsége az áruk dunai szállításában, ajánlatos a következő külkereskedelmi áruk dunai szállítása lehetőségének és gazdasági célszerűségének tanulmányozása az 1980-ra (pótlólagosan az 1976–1980 években áttereltekhez) vonatkozó szállításokban.

(Ezer tonna)

Az áruk nómenklatúrája	A Szovjetunió exportja	Az MNK exportja
Vasérc	1900	–
Kőszén	700	–
Fémek	100	150
Gömbfa	200	–
Cement	200	–
Papír, gyapot, kaucsuk és egyéb áruk	30–40	–
Konzervek	–	100
Gabona	–	300
Bor (üveges és hordóban)	–	100
Összesen	3150	650

Ezeknek a javaslatoknak a megvitatásánál az MNK Külkereskedelmi Minisztériuma tájékoztatást adott arról, hogy az előzetes adatok szerint nem tervezik a vasérc és cement dunai szállításának további növelését, a kőszénszállításokat 100 ezer tonnával, a fémszállításokat 100 ezer tonnával, a faáruk szállítását 200 ezer tonnával, az egyéb áruk szállítását pedig 30-30 ezer tonnával lehet növelni. A számításokban figyelembevételre javasolt egyéb árufajtákra vonatkozóan a felek külkereskedelmi szervezetei részéről nincs ellenvetés. A számításokban felvett külkereskedelmi áruk pótlólagos mennyiségei kikötői átrakásának és dunai szállításának biztosítására a szakértői megítélés szerint, a szovjet fél részéről 85 db, egyenként 1500 t hordképességű nem önjáró uszály, 12 db, egyenként 2000 lóerős teljesítményű toló-vontató hajó építése, Reni és Izmail kikötőkben pedig négy rakpart építése szükséges. A magyar fél részéről 120 db, 1500 t hordképességű nem önjáró uszály és 20 db, 2000 lóerős teljesítményű toló-vontató hajó építése szükséges.[3] Az MNK kikötőinek a folyó ötéves időszakra tervezett fejlesztése lehetővé teszi, pótlólagos beruházások nélkül, a pótlólagos áruk teljes mennyiségeinek kezelését.

Az MNK és a Szovjetunió hajózási vállalatai közötti együttműködés további kiszélesítésének megvalósítását az „Interlighter", létrehozandó közös szállítási vállalat keretében tervezik, és ennek a vállalatnak a létrehozásával kapcsolatos munkák az egyeztetett programmal összhangban folynak.

A két ország flottáinak és kikötőinek hatékonyabb kihasználása céljából és a külkereskedelmi áruk dunai szállításának bővítését szolgáló szállítási kapcsolatok további tökéletesítése érdekében az MNK Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma és a Szovjetunió Tengerhajózási Minisztériuma célszerűnek tartják, hogy az MNK és a Szovjetunió közlekedési és külkereskedelmi szerveinek képviselői évente tartsanak értekezletet a flották és a kikötők munkája eredményeinek összegezésére és a szállítási volumenek, valamint a tervezett időszakra közös intézkedések kidolgozásának egyeztetésére. Az MNK Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma és a Szovjetunió Tengerhajózási Minisztériuma célszerűnek tartják a folyami és tengeri szállítások terén folytatott hosszú lejáratú együttműködés formáinak tökéletesítése és kiszélesítése érdekében, hogy megszervezzék a külkereskedelemi áruszállítások növelésének megalapozásával a két ország dunai flottájának és kikötőinek az 1980-ig történő távlati fejlesztésével kapcsolatos munkák közös elvégzését.

3 Rödönyi Károly az NGKB-hoz írt előterjesztésében megjegyzi, hogy „a tárgyalások jelen kérdésében még számos kérdés tisztázatlan, így a bárkaszükséglet pénzügyi és gyártási fedezete is. Ez a vállalkozás egyébként a feltételek biztosítása esetén is csak a tervidőszak végén válhat időszerűvé." A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére a külkereskedelmi áruk tengeri és folyami szállításának növelése a magyar–szovjet forgalomban és az Interlighter közös szállítási vállalat létrehozásának lehetősége, 1976. március 31.

A Magyar–Szovjet Kormányközi Gazdasági és Műszaki-tudományos Együttműködési Bizottság határozattervezetét a melléklet[4] tartalmazza. A Magyar–Szovjet Kormányközi Gazdasági és Műszaki-tudományos Együttműködési Bizottság megvitatta az MNK Közlekedés- és Postaügyi Minisztériuma és a Szovjetunió Tengerhajózási Minisztériumának a külkereskedelmi áruk dunai szállításának kiszélesítésével foglalkozó beszámolóját és megállapítja, hogy a végzett munka eredményeként 1976-ban pótlólagosan körülbelül 400 ezer tonna export-import áru szállítása jelentkezik a Dunán, ami elősegíti a két ország folyami flottája kihasználásának javulását és az MNK és a Szovjetunió vasúti határállomásai túlterheltségének csökkentését.

V. P. Usakov
a Szovjetunió Tengerhajózási Minisztériuma Kollégiumának tagja

Kovács István
az MNK KPM hajózási főosztályának vezetője

A Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság között 1970–1975 időszakban az összes közlekedési ágak által lebonyolított áruszállítás:

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
A Szovjetunió exportja (csővezetékes szállítás nélkül)						
Összesen	14 811	15 666	15 642	16 616	16 822	19 267
ebből						
vasúti szállítás	9 573	9 978	9 436	9 962	9 641	11 372
tengeri szállítás	151	154	65	129	212	150
dunai szállítás	1 038	1 131	1 235	1 221	1 263	1 236
közúti szállítás	2	4	6	4	6	9
Magyarország exportja						
Összesen	1 001	1 165	1 351	1 913	1 535	2 294
ebből						
vasúti szállítás	991	1 158	1 344	1 903	1 506	2 233
dunai szállítás	9	5	6	9	23	41
közúti szállítás	1	2	1	1	6	8
export, import együtt	15 812	16 831	16 993	18 529	18 357	21 561

4 A melléklet közlésétől eltekintettünk.

Beszámoló a Magyar–Szovjet Kormányközi Gazdasági és Műszaki-tudományos Együttműködési Bizottság 16. ülése határozatának teljesítési menetéről (1. 2 napirendi pont.) MOL XIX–A–90–a 51. doboz, 1976. április 7. Szolgálati használatra. 2. sz. példány.

D) Pullai Árpád jelentése Marjai Józsefnek
1979. október 9–10.

A találkozó létrejöttének körülményei a nemzetközi gyakorlatban meglehetősen szokatlan módon alakultak, ugyanis folyamatos és minden csatornán feltett kérdéseinkre a legutolsó pillanatig nem kaptunk semmiféle tájékoztatást arról, hogy szovjet részről mikor, kivel, milyen témában, milyen körben fogunk tárgyalni.

Október 9-én délután rövid úton kaptunk értesítést, hogy Leszecsko elvtárs kíséretével útban van Csop, illetve Záhony felé. Leszecsko elvtársat a határon vártuk.

Röviden ismertetést adtunk a záhonyi körzet kialakításáról, fejlesztéséről, autóbusz-körúton be is mutattuk a fontosabb átrakóhelyeket, majd megkezdtük a tárgyalást. Leszecsko elvtárs közölte, hogy a határon kialakult rendkívüli helyzet feloldása érdekében azonnali intézkedések megtételével bízták meg, és erre konkrét indítványokat tett. Ezek lényege:

- valamennyi kőolajszármazék szállítását vasúti tartálykocsikban be kell szüntetni, ezeket a meglevő termékvezetéken kell szállítani;
- a lvovi vasút-igazgatóság az ország belső részéből rendkívüli üres vagonellátmányt fog kapni, amit átadnak magyar területre azzal, hogy napi 100 széles nyomtávú kocsit a magyar exportárukkal a záhonyi átrakókörzet területén rakjunk meg;
- az Ikarus autóbuszokat szintén magyar területen rakjuk szovjet vasúti kocsikba, ahová saját hajtással vonuljanak fel;
- a Nyíregyházi Konzervgyár, a Kisvárdai Likőrgyár stb. közvetlenül rakják be exportárukat szovjet vagonokba;
- normál nyomközre tengelyátszerelt szovjet vasúti kocsikat is fognak beadni, amelyek az ország egyéb területeiről szállíthatnának ki exportárukat;
- lehetőleg minden alkalmas árut magyar oldalon konténerbe rakva adjunk át a szovjet vasútnak.

Felvetettem – és ezt kiegészítette Szalai államtitkár elvtárs is –, hogy a Szovjetunió felől érkező importáruk továbbításában rendkívül nagy a lemaradás, jelenleg 1258 ezer tonna, valamint azt, hogy a szovjet vasút fogadási készségének hiánya miatt Záhonyban és mögöttes körzeteiben 2435 magyar vagon áll exportáruval megrakva, ami miatt az elmúlt időszakban kontingentálást, illetve tranzitforgalomban áruforgalmi korlátozásokat kellett bevezetnünk.

A szabályosan meg nem hirdetett áruforgalmi korlátozás a magyar exportőröket hozza nehéz helyzetbe, ugyanis velük szemben a szállítási késedelem miatt kötbérigénnyel léphetnek fel. Ugyanakkor Magyarországon a szovjet import késése miatt rendkívül súlyos következmények álltak elő, az elmaradt nyersanyag és alapanyag pótlását nyugati relációból kell eszközölnünk. Elmondtam, hogy a

szovjet vagonok hiánya miatt idáig mintegy 50 ezer tonna almát kellett átminősíteni. A szükséges szállítókapacitást még egy napon sem biztosították, ami almatermésünk kiszállítását jelentősen veszélyezteti.

Leszecsko elvtárs kifogásolta a magyar oldalon levő szovjet kocsik tartózkodási idejét, ami az általuk megállapított kétnapos normával szemben jelenleg 2,07 napot tesz ki. Ugyanakkor szovjet oldalon – az OPW-vagonokat nem számítva – 680 magyar vagon vesztegel több mint 3 és fél napi átlagos tartózkodással (náluk is 2 napos a tartózkodási norma).

Leszecsko elvtárs a kialakult rendkívüli helyzetben – hivatkozva a kölcsönös megértés és segítségnyújtás elveire, a közeljövőben esedékes októberi ünnepekre – nyomatékosan kérte a magyar fél segítségét. A magyar oldalról elhangzott problémákat illetően érdemben nem nyilatkozott. Közölte, hogy egyidejűleg a csehszlovák elvtársakkal is tárgyalásban van, akik vagonmegrakási vállalásokat fognak tenni. Előző nap találkozott Záifryd lengyel közlekedésügyi miniszterrel, ahol szintén hasonló problémákat tárgyalt. A következő napon pedig a román határra megy.

Október 10-én kidolgoztuk a magyar részről adandó válaszunk koncepcióját, amelyet Marjai József miniszterelnök-helyettes elvtárssal is megkonzultáltam. Szükségesnek tartottuk, hogy érdekeink figyelembevétele mellett a magas szintű kéréseket pozitívan közelítsük meg. Helyesnek ítéltük azt is, hogy esetleges félreértések kiküszöbölése

A dunai áruszállítások a Szovjetunió és a Magyar Népköztársaság között 1971–1975 időszakban (tranzitáruk nélkül)

Az áru megnevezése	1971			1972			1973			1974			1975		
		ebből			ebből			ebből			ebből			ebből	
	összesen	SPD	MAHART	összesen	SPD	MAHART	összesen	SPD	MAHART	összesen	SPD	MAHART	összesen	SPD	MAHART
A Szovjetunióból Magyarországra															
érc	1131,4	736	395,4	1225,8	761,6	364,2	1110,8	747,9	362,9	1143,9	736	407,3	1126,2	723	403,2
szén				109,2	109,2		109,8	109,8		120	120		109,7	109,7	
összesen	1131,4	736	395,4	1335	870,8	364,2	1220,6	857,7	362,9	1263,3	856	407,3	1234,9	832,7	403,2
Magyarországból a Szovjetunióba															
bor	2,6	2,6		3,2	3,2		7,2	7,2		10,8	10,8		9,7	9,7	
gabona										10,4	10,4		30	30	
berendezés										1,9	1,9		1,5	1,5	
összesen	2,6	2,6		3,2	3,2		7,2	7,2		23,1	23,1		41,2	41,2	

céljából a magyar álláspontot emlékeztető feljegyzésben rögzítsük és azt a szovjet félnek átnyújtsuk.

Október 10-én délután Csapon folytattuk a megbeszéléseket. Leszecsko elvtárs azzal kezdte, hogy adjuk meg válaszunkat az általa tegnap benyújtott kérésekre.

Közöltem, hogy mi az érvényben levő államközi egyezmény alapján állunk a határkörzeti munkamegosztás tekintetében, és attól eltérésekre nincs felhatalmazásunk. A termékvezeték felhasználására vizsgálatokat fogunk végezni. A szovjet vagonhiány miatt kialakult rendkívüli helyzetben a magyar részről nyújtandó segítség tekintetében az alábbiakat tudjuk vállalni:

- az Ikarus autóbuszok egy részét saját hajtással eljuttatjuk az átrakókörzetbe, és magyar területen szovjet vagonokba rakjuk. Ennek többletköltsége buszonként mintegy 16 ezer Ft, melynek megtérítésére a külkereskedelmi szerveknek kell egyeztetést folytatniuk;
- biztosítjuk a Jugoszláviából Szovjetunióba tartó timföldszállító szerelvények tranzitálását olyan mennyiségben, amilyen mennyiségben a szovjet fél az egyeztetett napi normán felül azokat átveszi;
- megszervezzük a Leninogorszki Műszergyárhoz való épületpanelek felfuvarozását Tuzsérra, és azok berakását. Az itt felmerülő többletköltségeket szintén át kívánjuk terhelni;
- vállaljuk november 1-jéig terjedően napi 100 rakott, a szovjet vasút által tengelyátszerelt szovjet vasúti kocsi továbbítását a magyar címzetthez, kirakását, illetve ezeknek magyar exportáruval való megrakását.

Általában a felmerülő többletköltségekben a külkereskedelmi szervek állapodjanak meg. A kérdések megvizsgálását azonnal elvégezzük, és ha nyitott kérdések maradnak, a következő héten a KGST VB ülésére kiutazó Marjai József miniszterelnök-helyettes elvtárs fog érdemi választ adni Katusev miniszterelnök-helyettes elvtársnak.

Ezt követően éles vita alakult ki. Leszecsko elvtárs közölte, hogy magyar részről korábban NSZK-licenc alapján gyártott konténerek eladását ajánlottuk, tehát van konténerünk. Ezeket rakjuk meg exportáruval, ők hajlandók átvenni. A tengelyátszerelt kocsikat legfeljebb napi 40 db mennyiségben tudják beküldeni, azonban ők nem ezt kívánják, hanem azt, hogy napi 100 db üres szovjet vagont átszerelés nélkül a záhonyi átrakókörzetben rakjunk meg, illetve magyar vagonokból rakjunk át. Hangsúlyozta felhívásszerűen, hogy a magyar oldalon jól kiépített átrakókörzet kapacitását, a magyar munkaerőt, katonaságot használjuk fel a szovjet oldalon kialakult nehéz helyzet, „forgalmi dugó" feloldására. Ezt az intézkedést most már nemcsak októberre, hanem novemberre is kiterjedően kérte, valamint utalt rá, egyáltalán a jövőben kialakuló hasonló szituációkban ilyen megoldásokat kell előirányozni. Különös hangsúllyal követelte, hogy a magyar timföldön kívül a jugoszláv timföldet minden korlátozás nélkül azonnal továbbítsuk.

Azon közlésére, hogy a jugoszláv timföld elmaradása miatt a szovjet alumíniumkohók leállítása várható, közöltem, hogy a szovjet import elmaradása miatt október 7-én már két magyar gyárat leállítottunk, és lehetséges, hogy kohót is le kell állítani a kokszproblémák miatt.

Leszecsko elvtárs hangsúlyozta, hogy a jugoszláv timföld továbbítását vonakodásunk esetén más útvonalra fogják terelni. Ezzel kapcsolatban közöltem, hogy normál körülmények között szívesen továbbítjuk a jugoszláv tranzitárukat. A kialakult extrém helyzetben azonban természetesen a magyar érdekeket előbbre helyezzük. Nem kifogásoljuk, hogy a jugoszláv árut Románián át továbbítsák.

Leszecsko elvtárs a vitában egy általa elmondott példát a magyar gazdaságirányítási reform kritikájaként használt fel (vállalatoknak nagy szabadságot adtunk), továbbá igyekezett nyomást gyakorolni ránk. Ilyen értelemben nem reagáltam, biztosítottam legteljesebb megértésünkről, segítőkészségünkről és arról, hogy hatáskörömet meghaladó intézkedések tekintetében vizsgálatainkat sürgősen elvégezzük.

Leszecsko elvtárs azt várta, hogy az általuk előkészített jegyzőkönyvben magyar részről vállalásokat teszünk az indítványozott munkák átvállalására. Ez elől kitértem és javasoltam, hogy emlékeztető feljegyzéseket cseréljünk. Ezt követően átadtam az előkészített okmányt, melynek másolatát mellékelem.

A szovjet anyagot ezért át kellett dolgozni, átadását a mai napra jelezték.

Összefoglalva, a magyar–szovjet határon kialakult rendkívüli helyzet megoldásában érdemileg nem jutottunk előbbre. A magyar exporthoz előreláthatólag több vasúti kocsit fognak biztosítani, az almaexportot is közelítőleg teljesíteni lehet. A közeli napokban legmagasabb szinten várhatók megkeresések, és egészen bizonyos, hogy a jövő heti miniszterelnök-helyettesi találkozó alkalmával a vasúti helyzet vita tárgya lesz.

A közös ebéden egyébként barátságos, kedélyes légkör uralkodott, ahol kölcsönös pohárköszöntőkben hivatkoztunk és méltattuk pártjaink, kormányaink, vasútjaink hagyományos internacionalista kapcsolatait.

Pullai Árpád

Pullai Árpád jelentése Marjai József részére, M. A. Leszecskóval, a Szovjetunió minisztertanácsának elnökhelyettesével Záhony–Csap állomásokon tartott tárgyalásairól, 1979. október 9–10. MOL XIX–H–1–rr 40. doboz. Hat gépelt oldal.

33

KÖZÚTI BALESETEK

1963. június 19.

A Kádár-korszakban Magyarország közúti baleseti statisztikája nemzetközileg is kedvezőtlen volt. 1963. május 17-én a Belügyminisztérium csoportfőnöki értekezletén tárgyalták meg a közúti közlekedést elemző előterjesztés tervezetét. Az értekezletről fennmaradt Földvári Lászlónak Kossa Istvánhoz írt feljegyzése, mely szerint nagy vita alakult ki a közlekedési rendőrség létszámemeléséről: „Felmerült a vitában az is, hogy a baleset-elhárításban elért eredményekről többet kell szólni, ne legyen a jelentés túlságosan negatív tartalmú. Ehhez annyit fűztem, hogy amikor a balesetek száma ilyen rohamosan emelkedik, nem lehet eredményekről beszélni." (MOL XIX–H–1–pp 1. 41. doboz.) A júniusi 19-én kelt előterjesztést a kormány 1963. június 27-i ülésén megtárgyalta. A némileg terjengős, önmagát ismétlő előterjesztés végén 14 pontból álló határozati javaslatot a kormány kisebb módosításokkal elfogadta. A közúti közlekedés helyzetéről és a balesetek alakulásáról szóló 3250/1963. sz. kormányhatározatból a Magyar Közlöny kizárólag második pontjának első mondatát közölte: „Az általános és középiskolák tanulói részére az osztályfőnöki órák keretén belül kötelező tantervi anyagként kell felvenni a KRESZ rendszeres oktatását."

A kormány 1964. november 5-i ülésén ismételten foglalkozott a közúti közlekedés baleseti helyzetével. 1972-ben a KPM-ben miniszteri értekezletet tartottak a közúti közlekedés biztonságáról. A baleseti helyzet a forgalom mértékéhez viszonyítva még mindig igen magas volt. Magyarországon a 100 millió járműkilométerre eső halottak száma 1965-ben 15, 1970-ben 16. Ugyanezek az értékek Belgiumban 10,9 és 8,5, Franciaországban 9,3 és 8,6. Az értekezlet megállapította, hogy elmaradt a lakosság közlekedésre nevelése, nem kielégítő a közlekedésiszakember-képzés, laza a közlekedési fegyelem, alacsony a közlekedési morál és gyakori az erőszakos és szabálysértő magatartás. Az infrastruktúra elmaradottsága is kihatott a forgalom biztonságára. Az 1970-es évtizedben a Minisztertanács kétszer is foglalkozott a közúti forgalombiztonsággal összefüggő kérdésekkel (2024/1972., 2006/1977. minisztertanácsi határozatok). Az ezer közúti gépjárműre eső halálos balesetek száma 1980-ban Ausztriában 7, Franciaországban 5,6, Olaszországban 4,5, az NSZK-ban 5,2, Magyarországon pedig 13,6. Magyarországon százmillió járműkilométerre 1984-ben 8,7 halálos közúti baleset esett, ugyanez Ausztriában 3,6, az NSZK-ban 2,8 volt.

A Belügyminisztérium előterjesztése

I.

A népgazdaság fejlődése, az életszínvonal emelkedése következtében nagymértékben megnövekedett a közúti közlekedés. 1957-től ugrásszerűen fejlődött, nőtt a gépjárműpark és a gépjárművezetők száma. A közúti közlekedés mind nagyobb szerepet tölt be az ország vérkeringésében. 1953-ban 100 338 db gépjármű volt, jelenleg 465 000 gépjárművet tartunk nyilván, ebből 310 000 db motorkerékpár. Ebben nem szerepelnek a fegyveres erők járművei. Jelentős mértékben vesznek részt a hazai forgalomban külföldi gépjárművek (1962-ben 50 000). Az 1953. évet alapul véve a motorkerékpárok négyszeresére, a személyi tulajdonban lévő gépkocsik nyolcszorosára, a tehergépkocsik két és félszeresére emelkedtek. A közúti forgalomban részt vesz még közel 2 millió kerékpár, segédmotoros kerékpár és kb. 100 000 fogatolt jármű.

A gépjárműállomány közel egynegyede, a teher- és személygépkocsi-park pedig 40%-a van a fővárosban.

Évente közel 100 000 új gépkocsi- és motorkerékpár-vezető kapcsolódik a forgalomba. Jelenleg 650 000 gépjárművezetőt tartunk nyilván: ebből 325 000 motorkerékpár-vezető. Az új gépjárművezetők gyakorlatlansága, rutinhiánya is olyan tényező, ami a szabálysértések és a közúti balesetek számának alakulását kedvezőtlenül befolyásolja.

A közúti közlekedési balesetek száma állandóan emelkedik, míg 1953-ban az országban 5793 közúti baleset történt, addig 1962-ben 12 018. 1953-ban megsérült 3810 személy, 1962-ben 12 014 személy. Az összbaleseteknek mintegy 43%-a a fővárosban történt.

Súlyos a helyzet a halálos kimenetelű balesetek terén. 1953-ban 505, 1958-ban 533, 1962-ben 793 személy vesztette életét. Rendkívül sok a gyermekbalesetek száma. 1962-ben 980 történt, amelyből 70 halálos volt.

1961-ben bekövetkezett közúti közlekedési balesetekből kifolyólag 19,2 millió forint kár volt, 1962-ben már 27 millió forint. Ebben az összegben csak a járművekben keletkezett kár szerepel, nem tartalmazza a termeléskiesésből előállott, valamint a szállítmányban keletkezett károkat. A kórházi kezelési költségek és a baleseti nyugdíjak, illetőleg járadékok – az SZTK közlése szerint – csak az elmúlt évben hozzávetőleges adatok alapján mintegy 16 millió forintot tettek ki.

Ez évben a helyzet további romlása várható. Naponta történik 2-4 halálos baleset. 1963 májusában 41%-kal volt több baleset, mint a múlt év azonos időszakában, és nyolccal többen haltak meg. A súlyosan sérültek száma pedig 179-cel emelkedett.

A halálos balesetek számszerű alakulása 10 000 gépjárműre kivetítve hazánkban más országokhoz viszonyítva kedvezőtlen, amit mutatnak az alábbi adatok is.

Tízezer gépjárműre eső halálos balesetek száma 1962-ben:

Ausztria	24
Belgium	9
Dánia	10
Lengyelország	15
Csehszlovákia	8
Magyarország	18

Kedvezőtlenül alakul az összbalesetek száma is.
100 000 lakosra eső balesetek száma 1962-ben:

Ausztria	95
Belgium	88
Dánia	46
Lengyelország	73
Csehszlovákia	118
Magyarország	121

Fenti számoknál figyelembe veendő, hogy a felsorolt országokban mindenütt sokkal nagyobb a gépjárműpark, mint nálunk. Amíg hazánkban 1953-ban 60, 1958-ban 64 baleset esett 100 000 lakosra, addig 1962-re már felfutott 121-re! Az elmúlt évben minden 42 percben történt egy közlekedési baleset és minden 13 órában egy halálos.

A balesetek okai nem objektívek, hanem túlnyomórészt szubjektív tényezőkre vezethetők vissza. A figyelmet mindjobban a közlekedő emberre, a gépjárművezetőkre, a gyalogosokra kell összpontosítani. A balesetek mintegy 96%-a a közlekedésben részt vevő személyek hibájából következik be, a fennmaradó 4% vezethető vissza műszaki okokra. 1962-ben gondatlan vezetés miatt 15%, gyorshajtás következtében 14%, elsőbbségi jog meg nem adása miatt 13%, ittas vezetés következtében 9%, szabálytalan előzés miatt 6%, a gyalogosok szabálytalan közlekedése következtében 12% volt a baleseti bekövetkezési ok.

A közúti közlekedés jelenlegi nehézségei és megoldatlan kérdései nemcsak a balesetek alakulására hatnak hátrányosan. Pontosan nem mérhetők azok a károk, amelyek a népgazdaságban jelentkeznek abból adódóan, hogy főleg a fővárosban a személy- és áruszállítás nem folyamatos, hogy a gépjárművezetőknek sokat kell forgalmi akadályok miatt várakozni, lassítani-gyorsítani. A fővárosban hátrányosan hat az utazóközönség hangulatára a tömegközlekedési eszközök zsúfoltsága, pontatlan indulásuk, érkezésük, valamint a mind gyakrabban előforduló forgalmi „dugók" és akadályok. Mindenképpen szükséges a forgalom gyorsítása, folyamatosságának biztosítása.

Az ország úthálózata a rohamosan növekvő forgalom mellett a bekövetkezett fejlődés ellenére sem kielégítő állapotú. Az utak tekintélyes részének szélessége, vonalvezetése nem kielégítő. Sok az egyszintű vasúti és közúti kereszteződés, ezek lassítják a forgalmat, és nagy a baleseti veszélyük.

Budapesten kevés a parkírozóhely.[1] A gépkocsik az útvonalakon állnak, telítik a forgalmat. Nagyobb figyelmet szükséges fordítani a fővárosban az utak szélesítésére, holtterének kihasználására, a vasúti sorompók fokozatos kiiktatására, valamint új lakótelepüléseken az építéssel egy időben parkírozóhelyek kialakítására.

1 Vö. Erdélyi Zsófia: A parkolás helyzete Budapesten. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1963. 13. évf. 292–297.

Az áruterítés ma még a nappali időszakban történik, ez is nehezíti a közlekedést, szükséges, hogy fokozatosan rátérjenek az éjszakai áruterítés megvalósítására. Lassítják a forgalmat a fővárosban a fogatolt járművek, ezért – a gazdasági lehetőségektől függően – szükséges áttérni a gépjárműves szállításra, és e járműveket fokozatosan ki kell szorítani Budapest egész lakott területéről. Nehezíti a forgalmat a fővárosban az is, hogy a belső kerületekben még most is sok a raktár.

Hiányzik a főváros területén a forgalomirányításban az automatizálás, a zöld út rendszerek alkalmazása. A lámpák kézi kezelése ma már korszerűtlen. Országútjainkon nincsenek telefonok, így közlekedési esemény bejelentése, a mentők és rendőri szervek helyszínre való kiérkezése sok esetben órákat vesz igénybe.

A gépjárműpark a forgalom rohamos növekedésével nem tudtunk [!] lépést tartani, ebből adódóan a közlekedési biztonság, a közúti közlekedési helyzet nem kielégítő.

II.

Hazánkban a gépjárművek számának növekedésével, a forgalom emelkedésével a balesetek száma is emelkedik. Sokéves hazai és nemzetközi tapasztalat ugyanakkor azt igazolja, hogy ez nem törvényszerű jelenség. Az ugrásszerű forgalomnövekedés következtében a baleseti veszély nyilvánvalóan fokozódik, ez viszont erőteljesebb forgalombiztonsági és megelőzési intézkedéseket követel. A közúti közlekedés biztonságának, gyorsításának és zökkenőmentesebbé tételének kereteit az 1963. január 1-jén életbe lépett KRESZ-szel megteremtettük. A Genfi Nemzetközi Közlekedési Egyezményhez való csatlakozásunk, valamint az új KRESZ kiadása hazai viszonyainknak megfelel. Azonban a KRESZ kiadása önmagában csak a feltételeket teremti meg, a közlekedés rendjének megfelelő biztosításához szervezettebb erőkre, nagyobb társadalmi segítségre van szükség.

1. A balesetek emelkedése a rendőri irányító, segítő, visszatartó erő hiányára, a helytelen emberi magatartásra, a szabályok megszegésére, a türelmetlenségre, a fegyelmezetlenségre, a közlekedésben részt vevők egymás iránt való udvariatlanságára vezethető vissza. Nem udvarias és megértő a viszony a gyalogosok és járművezetők között. Tömeges mértékben fordulnak elő durva szabálysértések (gyorshajtás, reflektorozás stb.). Nagy baleseti veszélyt rejt magában a szeszesitalfogyasztás. Nem sikerült még elérni, hogy az új KRESZ alapvető rendelkezéseit betartsák. (Pl. jobbkéz-szabály, gyalogosoknál elsőbbségbiztosítás.) A közlekedési fegyelem laza.

2. Nem megfelelő színvonalú a gépjárműképzés. A hivatásos gépjármű-vezetői alapoktatás során a közlekedési szabályok oktatására mindössze 40, vezetési gyakorlatra 45 óra jut. A nem hivatásos személygépkocsi- és motorkerékpár-vezetők oktatása szervezetszerűen nincs megoldva, nagyrészt egyéni felkészülésen alapszik. Szükséges, hogy a képzés rendszerét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Belügyminisztériummal közösen felülvizsgálja.

3. A gyermekek helyes közlekedésre nevelése az eddigi erőfeszítések ellenére sem megoldott. Az általános és középiskolákban csak az osztályfőnöki órákon – sok más tantárgy mellett – minimális időben oktatnak közlekedési szabályokat. Szükséges az osztályfőnöki órákon a szabályok tantervi kötelező anyagként való felvétele, az ismeretek elmélyítése, gyakoroltatása. Indokolt az is, hogy az úttörő-

és KISZ-szervezetek is fejtsenek ki hasonló tevékenységet, a KRESZ-anyagot vegyék fel a szervezetek próbarendszerébe. Hasonlóan vetődik fel az igény az iparitanuló-intézetek felé is.

4. A tömegnevelés módszerei és eszközei, a baleset-elhárítási propaganda formái bizonyos mértékben fejlődnek. Megalakultak a városi, megyei és országos baleset-elhárítási tanácsok. Ezek fő feladata a megelőző propaganda. Ennek ellenére a széles tömegek oktatása a közlekedési szabályokra és azok betartására nem megoldott. Ezért is hiányzik a szabályok betartása. A propagandamunka és eszközei az állami és társadalmi szervezetek között szétforgácsolódnak, csak az utóbbi időben tettünk kezdeti lépéseket a munka összehangolására.

5. A közlekedési fegyelem lazulásának, a balesetek emelkedésének egyik oka, hogy a megelőzés lényeges eszköze, a forgalomirányítás, a forgalom rendszeres rendőri ellenőrzése hiányzik.[2] Nincs kellő rendőri visszatartó erő, s különösen az éjszakai órákban ellenőrizetlenek az utak. Még a fő forgalmi utak ellenőrzése sincs megnyugtató módon biztosítva. A rend betartása lényegében rá van bízva a forgalomban részt vevőkre. Ugyanakkor helyes igényként vetődik fel, hogy a rendőrség segítse, irányítsa a forgalmat, és járuljon hozzá a gyorsabb közlekedéshez. A rendőrség közlekedésrendészeti szervei a szükséges létszámmal nem rendelkeznek, az elmúlt években ez csak minimális mértékben fejlődött. Amíg a gépjárműállomány közel ötszörösére növekedett, a közúti ellenőrzésre és forgalomirányításra rendszeresített létszám – a bizonyos minimális belső átcsoportosítások ellenére is – szinte alig emelkedett. 1952-ben 1017 fő volt a közlekedésrendészeti szervek létszáma, a jelenlegi 1161 fő. Ebből közútiforgalom-ellenőrzéssel és -irányítással mindössze 678 fő foglalkozik. Ennek is 30%-a állandó jelleggel le van kötve a balesetek helyszínelésére, vizsgálatára. Ezt a létszámot csökkentik a szabadnapon, szabadságon lévők. Nem megfelelő a közlekedésrendészet szervezeti felépítése sem. Nem önálló szolgálati ága a rendőrségnek, hanem a közrendvédelmi szolgálaton belül teljesíti feladatát. Járási kapitányságainkon nincsenek közlekedési szakemberek, holott a KRESZ jelentős feladatokat hárít e szervekre. A felmérések alapján szükséges a közlekedésrendészeti szervek létszámát 1964–1965 évben folyamatosan 1100 fővel felemelni. Az emelés döntően a forgalomirányító, közúti ellenőrző, baleseti helyszínelő apparátusnál történne. A Belügyminisztérium a létszámemelést megoldani nem tudja, ezért a Kormány hozzájárulását kérem, hogy a létszám emelésére előterjesztést tehessek a Honvédelmi Bizottsághoz.

6. A közlekedésrendészeti szervek technikai ellátottsága maradt el a legnagyobb mértékben a fejlődés követelményeitől. Mindössze 56 db szóló és 92 db oldalkocsis motorkerékpárjuk és 64 db gépkocsijuk van. Ezek nagy része is elhasznált állapotú. Egy-egy gépjármű a legtöbb esetben 2–3 műszakban van igénybe

2 Magyarországon a közlekedésrendészeti szervek feladatát és hatáskörét az 1955. évi 22. törvényerejű rendelet határozta meg. A közlekedésrendészet szervezetét 1952-ben építették ki, 1953-ban módosították. Budapesten önálló közlekedésrendészeti osztály működött. 1960-ban a közlekedésrendészeti állomány 825 főből állt. 1956 után mintegy 23 közlekedést ellenőrző csoport működött az országban. 1956–1959 között a közlekedést ellenőrző csoportok mellett társadalmi ellenőrök is közreműködtek a forgalmi rend felügyeletében. 1959-ben ötvenezer szabálysértési eljárás indult gépjárművezetők ellen. 1960-ban 1400 közlekedési önkéntes rendőr is segítette a munkát.

véve. Nem rendelkeznek ittasságvizsgáló, fototechnikai, sebesség- és fénymérő berendezésekkel, a járműveken nincsenek URH-készülékek, a forgalomirányításban hiányzik a hírösszeköttetés, a balesetek helyszíneléséhez szükséges berendezések sem állnak rendelkezésünkre. A balesetek megelőzéséhez, a közlekedés megfelelő ellenőrzéséhez és a gyors helyszíneléshez szükséges a gépjárműpark fejlesztése és a technikai eszközök fokozottabb mértékű felhasználása. A Belügyminisztérium részére biztosított kereteken túl új igényként jelentkezik 100 db 250 cm^3-es Pannónia motorkerékpár, 150 db Moszkvics 407-es személygépkocsi, 22 db Moszkvics 423 N Furgon személygépkocsi, fényképezőgépek, ittasságvizsgáló készülékek, gyorsaság-, fény-, zajmérők, URH adó-vevők, baleseti helyszínelő eszközök. A fentiekkel kapcsolatos szükségleteket ugyancsak a Honvédelmi Bizottság elé kívánom terjeszteni.

7. A rendőrök a közlekedési szabálysértőkkel szemben nem megfelelően lépnek fel. Korábban hol túl szigorúan, hol liberálisan intézkedtek. Ma is gyakori, hogy a „kis" szabálysértések elkövetői ellen járnak el, a jelentősebb baleseti veszélyt magukban hordó cselekményeket nehezen ismerik fel, mert nem kielégítő az állomány közlekedési ismerete. Tíz évig közlekedési rendőri kiképzés nem folyt, csak az utóbbi 3 évben indult újra. A közlekedési rendőrök csak 47%-a végzett közlekedési tanfolyamot. Nincs biztosítva a tiszti utánpótlás sem, kevés a jól képzett, a forgalomszervezési feladatokhoz értő tiszt.

8. A közlekedésrendészeti szervek mellett – eltérően a rendőrség más szolgálati ágaitól – csak minimális mértékben működnek társadalmi erők. A Minisztertanács 1066/1955. sz. határozatával létrehozta az önkéntes rendőri szervezetet. Az 1009/1956. sz. határozatával a Minisztertanács elrendelte a közlekedési társadalmi ellenőri intézmény felállítását. Ez az intézmény nem életképes (nem működik), helyesebb a rendőrség más szolgálati ágainál jól bevált önkéntes rendőri szervezetet a közúti közlekedés biztosítására is megszervezni. Ezért a határozat módosítása szükséges.

9. A Belügyminisztérium és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szervei is (Belügyminisztériumban a közlekedésrendészeti szervek, Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban az Autófelügyelet) foglalkoznak a közúti rendészeti ellenőrzéssel. A rendészeti hatáskörök megosztottságát meg kell szüntetni úgy, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium szervei a tehergépjárművek és autóbuszok használatának jogosságát vizsgálják – megszüntetve a személygépkocsikkal kapcsolatos ilyen irányú ellenőrzéseket –, a rendőri szervek pedig végezzék a rendészeti ellenőrzéseket. Ezért szükséges – külön előterjesztés alapján – a 8/1957. (I. 29.) sz. kormányrendeletet módosítani. Nagyfokú a bürokrácia a közlekedésigazgatási feladatok ellátásában. Nehézkes és túlzottan centralizált a gépjármű-vezetői jogosítvány kiadása, az orvosi vizsga, elavult a gépjárművezetők és gépjárművek nyilvántartása. Ezeket a feladatokat is sürgősen hozzá kell igazítanunk a követelményekhez.

10. A forgalmi rend kialakításához a különböző tudományágak eredményei és megállapításai nincsenek kellően felhasználva. Különösen az orvostudomány, jogtudomány megállapításai maradnak figyelmen kívül. A tudományos munkára ma még jellemző, hogy – bár több területen foglalkoznak ezzel, de – az ilyen irányú tevékenység nincs koordinálva. Szükséges, hogy az Országos Baleset-elhárítási Ta-

nács koordinálja a tudományos intézetek ilyen irányú munkáját. Az eddigi erőfeszítések a balesetek emelkedésének megállítására, a közlekedési fegyelem szilárdítására nem vezettek eredményre. A helyzetet felismertük, de a saját erőnkből, a Kormány, a társadalom segítése nélkül jelentős változást nem tudunk elérni.

III.

A Belügyminisztérium és a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a közlekedésben érintett szervekkel közösen, a közúti közlekedés biztonságosabbá tétele, a balesetek megelőzése érdekében 1963. évben több intézkedést hajt végre:

1. A közlekedésrendészeti munkát szervezetében önálló szakszolgálati ággá fejlesztjük. A rendőrkapitányságokra közlekedésrendészeti előadókat rendszeresítünk, a főkapitányságoknál létrehozzuk a közlekedésrendészeti osztályokat, a Belügyminisztériumban a közlekedésrendészeti csoportfőnökséget. A rendőrségen a közúti, légi és folyami közlekedési feladatokat a közlekedésrendészeti szervekhez összpontosítjuk.

2. Kormányhozzájárulás esetén megszervezzük a más területen jól bevált önkéntes rendőri szervezetet.

3. Javítjuk az országos, valamint a megyei, városi baleset-elhárítási tanácsok propagandatevékenységét. Kifejlesztjük kapcsolatainkat a tudományos intézményekkel, amelyek a közlekedés kérdéseivel foglalkoznak.

4. A propagandamunkát szervezettebbé és hatékonyabbá tesszük, a minisztériumok és társadalmi szervezetek tevékenységével koordinálva, nagyobb szerepet biztosítva az Országos Baleset-elhárítási Tanácsnak. A propagandamunkában az oktató, nevelő jelleget, a KRESZ rendelkezéseinek ismertetését helyezzük előtérbe. Felvilágosító munkát folytatunk a közlekedő emberek türelmes, előzékeny, udvarias magatartása érdekében.

5. A rendőrök megalapozottabb oktatását megszervezzük, gondoskodunk a közlekedésrendészeti beosztottak utánpótlásáról. Az állományt a helyes intézkedési gyakorlatra neveljük, hogy a súlyos szabálysértésekkel szemben szigorúbban lépjen fel, helyesen alkalmazza a nevelés, figyelmeztetés és felelősségre vonás módszereit. Megteremtjük a szocialista tábor országaival közlekedésrendészeti kérdésekben kapcsolatainkat, tapasztalatok felhasználása érdekében.

6. A Belügyminisztérium rendelkezésére bocsátott anyagi és pénzügyi eszközökből fokozottabban gondoskodik a közlekedésrendészeti szervek technikai ellátottságáról, a jelenlegi gépjárműparkot folyamatosan feljavítja.

A jelentésben és határozati javaslatokban felvett intézkedésekre sürgős szükség van, mert ezek nélkül nem tudjuk a biztonságos közlekedést megteremteni. A gépjárműpark, a forgalom az elkövetkezendő években még gyorsabban és nagyobb arányokban fog fejlődni. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium adatai szerint a jelenlegi 465 ezres gépjárműpark 1980-ig folyamatosan mintegy 1 millió 500 ezer darabra emelkedik.[3] Mivel a közlekedésszervezési, balesetmegelőzési feladatok jelentősen elmaradnak a forgalom növekedésétől, az összes javasolt intézkedések megvalósulása esetén sem lehet a helyzet azonnali gyors javulására számítani. Hosszabb időre van szükség, hogy kedvező fordulat következzen be, megfeszített munkára van szükség, mert pl. létszámemelés esetén is komoly gond lesz a rendőri állomány feltöltése, kiképzése.

3 1980-ben Magyarország személygépkocsi-állománya 1,013 millió darab, ebből magántulajdonban 978 ezer autó volt.

A Belügyminisztériumnak a közúti közlekedés helyzetéről és a balesetek alakulásáról szóló előterjesztése, 1963. június 19. MOL XIX–A–83–a 264. ülés 1963. június 27. Szigorúan titkos. 16 oldalas gépelt irat, másolat, határozati javaslatok nélkül.

34

A SZEMÉLYGÉPKOCSI-ÉRTÉKESÍTÉSSEL KAPCSOLATOS INTÉZKEDÉSEK

1963. június–július

A Kádár-rendszerben a személyautó folyamatosan hiánycikk volt. A személygépkocsi-tulajdonnal összefüggő kérdések azonban nem a közlekedési tárcánál dőltek el. Az 1960-as évek első felében a rendszer konszolidációjának fontos jellemzője lett a fogyasztás, s ezen belül az autóvásárlás lehetősége. 1963 őszén kisebb autóláz tört ki Magyarországon. A vásárlási kedv fokozása érdekében ugyanis az OTP – általában a vételár 60%-áig – hitelt nyújtott a vásárolni szándékozóknak. A hitelvásárlás lehetőségét az év végéig közel 1800-an vették igénybe.

A) Az Országos Árhivatal és a Belkereskedelmi Minisztérium előterjesztése 1963. június 21.

A személygépkocsi-értékesítés 1959 óta indult meg erőteljesebben. 1963. április 30-án mintegy 46 ezer darab személygépkocsi volt személyi tulajdonban. Az állomány jó részét az utóbbi években vásárolta a lakosság. A forgalom alakulását a források szerint a következők jellemzik (1. táblázat).

1. táblázat

Források	1959	1960	1961	1962	1963. április 30-ig
Belkereskedelemtől	3384	3541	6136	11 177	4994
Külföldről ajándékként	109	293	731	1 804	710
Használtan az Autóker útján	2118	1280	662	1 150	
Külszolgálatot teljesítők vásárlásai			149		

A lakosság nem egészen négy és fél év alatt tehát mintegy 38 ezer gépkocsit vásárolt. 1962. év II. félévéig a gépkocsiforgalmat lényegében a kielégítetlen kereslet határozta meg. Emiatt az értékesítés adminisztratív rendszabályokkal folyt. Ezen túl az évek folyamán áremelések is történtek, amelyek közül a jellemzőket a következő tábla szemlélteti (2. táblázat).

2. táblázat

	Ár forintban		Áremelkedés mértéke
	1957-ben	1963-ban	
Moszkvics	48 000	70 000	22 000
Škoda Octavia	48 000	64 000	16 000
Wartburg Limusin	40 000	60 000	20 000
Trabant Limusin	38 000*	44 000	6 000

* 1959-es ár.

Az áremelések nemcsak az árszínvonalat növelték aránytalanul, hanem az egyes gépkocsitípusok között is olyan árarányok keletkeztek, amelyek nem felelnek meg sem a műszaki, sem a használhatósági mutatóknak.

A kielégítetlen kereslet felszámolása érdekében az 5 éves terv első két évében a hosszú lejáratú államközi szerződésekben megállapított mennyiségeken felül a baráti országoktól igyekeztünk minél nagyobb számú gépkocsit kapni. Ennek eredményeképpen 1961–1962. években a tervezettnél mintegy 86%-kal, közel 10 ezer darabbal több gépkocsi érkezett be. Az erre vonatkozó adatokat a következő tábla szemlélteti (3. táblázat).

3. táblázat

	A hosszú lejáratú szerződéssel lekötött mennyiség			Ténylegesen beérkezett darab		
	1961	1962	1963*	1961	1962	1963
Škoda	1300	1300	1300	1687	4934	3139
Moszkvics	1000	1000	1000	589	3366	3013
Trabant	3000	3000	3000	2504	3506	6000
Wartburg	250	250	250	206	3056	3442

* 1963. évi kötés, áthúzódást is figyelembe véve.

1962 második felétől a kielégítetlen kereslet fokozatosan megszűnt, elsősorban a Moszkvics és a Škoda típusoknál. Ez utóbbi két típusnál a kereskedelemnek már propagandát kell kifejtenie a gépkocsik eladhatósága érdekében.

A keresletcsökkenés lényegében négy okra vezethető vissza:

1. A kielégítetlen igények az elmúlt években majdnem teljes mértékben kielégítést nyertek.

2. Problémák jelentkeznek az alkatrész-utánpótlásban, a garanciális és díjköteles szerviz biztosításának elvégzésénél, és nehézségek állnak fenn a javítás és garazsírozás terén is.

3. Elég széles körben elterjedt az, hogy a közeljövőben szélesebb körű árleszállításra kerül sor.

4. Nagymértékben megnövekedett a külföldről ajándékképpen érkezett gépkocsik száma.

Mindezek azt eredményezték, hogy az 1963. évi tavaszi idény megindulásával a kereslet a gépkocsik iránt csökkent. 1963. április 30-án a raktárkészlet típusonként a következő volt (4. táblázat).

Az idei szezon Moszkvics és Škoda gépkocsik iránti keresletére jellemző, hogy ezekből 4 hónap alatt 369, illetve 746 darabot értékesítettünk, ami a tavalyi éves eladásának csak mintegy 20%-a. A csökkenés még nagyobb mértékű lett volna, ha bizonyos feltételek közötti kérelmezőknek az OTP nem adott volna hitelt. (4 hónap alatt új gépkocsira 202, használtra 168 hitellevelet adtak ki.)

A vontatott értékesítés, a magas készletek fokozottan előtérbe helyezik az erre az évre még hátralévő magánjogi szerződéssel biztosított átvételi kötelezettségeinket és azok eladásának biztosítását. A nyilvántartások szerint összesen 12 331 darab gépkocsi átvételi kötelezettsége áll fenn (5. táblázat).

A Trabant és Wartburg gépkocsik értékesítése megfelelő kereskedelmi munka mellett ebben az évben még biztosítottnak látszik. A Moszkvics és Škoda gépkocsik eladásához azonban már most is az ár és a fizetési feltételek megváltoztatására és egyén[i] intézkedésekre van szükség. Azonnali hatásos intézkedés elsősorban a vásárlóerő előrehozatala útján lehetséges, amit hitelakció révén lehet biztosítani. A 8%-os kamat azonban a kocsi árát nagyon megemeli, ezért alacsonyabb kamatláb alkalmazására lenne szükség.

4. táblázat	
	db
Trabant	219
Wartburg	482
Škoda Octavia S.	1463
Moszkvics	1424
Egyéb	56
Összesen	3644

5. táblázat	
Trabantból	4319
Wartburgból	2423
Škoda típusokból	3100
Moszkvicsból	2241
Egyéb típusokból	248

6. táblázat				
	Hosszú lejáratú szerződésben	OT irányszámai szerint	Hosszú lejáratú szerződésben	OT irányszámai szerint
Škoda	1400	3 500	2000	4 500
Moszkvics	2200	2 500	3500	3 500
Trabant	3000	7 000	3000	7 500
Wartburg	250	4 000	250	4 000
Összesen	6850	17 000	8750	19 500

A kereslet és kínálat összhangjának megteremtése azonban egyidejűleg árleszállítást is igényel. Ennek mértékét azonban, figyelemmel a hitelakció bevezetésére, viszonylag alacsonyan javasoljuk megszabni. Nem lenne helyes az, ha az összes gépkocsinál arányos árleszállítást hajtanának végre, mert az egyrészt fenntartaná a jelenlegi helytelen árarányokat, és nem szüntetné meg azt a követelményt, hogy a forgalmat a Moszkvics és a Škoda gépkocsik felé tereljük. Egy 4–6 ezer forintos ármérséklés mellett – kb. 5500 darab gépkocsi értékesítését feltételezve – az intézkedés mintegy 27 millió Ft kihatással jár. Ezt a kihatást azonban nem javasoljuk áremelésekkel ellensúlyozni, mert az árkorrekció lényegében a vevők bizalmát veszélyeztető leértékeléseket akadályoz meg, és a korábban aránytalanul megállapított árakat enyhíti. Azzal, hogy a gépkocsi-tulajdonosok száma a vártnál magasabb lesz, és havi jövedelmükből mintegy 500-700 Ft[-ot] előre ismert, meghatározott célokra lekötjük, amelyből az adó, a biztosítás, a javítás ellenében árualapokra sincs szükségünk, tulajdonképpen az új fogyasztás nemcsak gazdaságos a népgazdaság számára, hanem az ármérséklés kihatását is ellensúlyozza.

Csökkenti a keresletet és egyéb problémákat is felvet a külföldről ajándékképen beérkező gépkocsik jelenlegi vámolási eljárási rendszere is. A beérkező gépkocsik ugyanis elhasználtságuknak megfelelően kerülnek értékelésre, és az így megállapított érték 60%-át fizetik vámként a megajándékozottak. (Pl. egy 110 ezer forintos Opel gépkocsi, az esetben, ha 60%-os minőségűre van értékelve, vámtétele mintegy 40 ezer Ft.)

A kocsik felértékelésénél és ennek alapján a vámolásnál jelentkező problémák megszüntetése érdekében új gyakorlat bevezetése szükséges. Ennek lényege, hogy a használt gépkocsi árát is a mindenkori típus árában kell a vámolás alapjául meghatározni, és a vámot a jelenlegi 60%-os kulcs mellett kell megállapítani. Ez az intézkedés egyrészt csökkentheti az ajándékképpen beérkező gépkocsik számát, és ezzel nő a belkereskedelmi kínálattal szemben a kereslet, másrészt a megnövekedett vámbevételek részben ellensúlyozhatják az árkorrekció kihatását.

Ha a részleteladás bevezetése, valamint az árkorrekció sem vezetne kellő eredményre, lehetővé kell tenni, hogy a lakossági rendeltetésű személygépkocsikészletekből a közületek meghatározott rendeltetésű igényeit is kielégíthessük.

Mindezen intézkedések csak az 1963. évben felmerülő problémák megoldását segítik elő. Az eddigi vizsgálatok azonban arra mutatnak, hogy 1964–1965. években további intézkedések szükségesek az esetben, ha az 1964. évre előirányzott 17 000 és az 1965. évre előirányzott 19 500 darab gépkocsit baráti relációból át kívánjuk venni (6. táblázat). Az Országos Tervhivatal ugyanis a Külkereskedelmi Minisztériummal egyetértésben külkereskedelem-politikai okokból a hosszú lejáratú szerződésekben lekötött mennyiségeken felül 1964-ben 10 150, 1965-ben 10 750 darab gépkocsi behozatalával számol. Ez felvetheti annak szükségszerűségét, hogy 1964. év folyamán felülvizsgáljuk gépkocsi-ellátási és kereskedelempolitikai elgondolásainkat, és komplex javaslatot készítsünk a döntésnek megfelelően arra vonatkozóan, hogy az elkövetkező években, függően az 1963. évi intézkedések eredményességétől is, milyen további tennivalókra van szükség. Véleményünk szerint az esetben, ha 1964–1965. években az előirányzott 17 ezer, illetve 19 500 darab kocsi behozatalra kerül, úgy további árcsökkentésen kívül intézkedéseket kell tenni az alkatrészellátás megjavítására, a szervizhálózat kibővítésére és általában az autófenntartás feltételeinek további javítására.

Az Országos Árhivatal és a Belkereskedelmi Minisztérium előterjesztése az MSZMP KB Államgazdasági Bizottságához, 1963. június 21. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 62. ő. e. Szigorúan titkos. Hat gépelt oldal, határozati javaslatok nélkül.

B) Feljegyzés az MSZMP KB Államgazdasági Bizottságának 1963. június 24-i üléséről 1963. július 8.

Az Államgazdasági Bizottság Tausz János, Tímár Mátyás és Vallus Pál elvtársak bevonásával megtárgyalta a Belkereskedelmi Minisztérium és az Országos Árhivatal előterjesztését a személygépkocsi-értékesítéssel kapcsolatos intézkedésekről.

Az Államgazdasági Bizottság tudomásul vette a jelentés azon megállapítását, mely szerint 1962. év második felétől egyes gépkocsitípusokban (Moszkvics, Škoda) fokozatosan megszűnt a kielégítetlen kereslet. A vontatott értékesítés miatt ezekből a típusokból magas készletek alakultak ki. Figyelembe véve azt, hogy 1963-ban a már megkötött magánjogi szerződések alapján további jelentős gépkocsimennyiség átvételére áll fenn kötelezettségünk, a bizottság a kereslet és kínálat összhangjának megteremtése céljából az alábbi átmeneti intézkedések kiadását tartja szükségesnek.

1. A kereslet összetételének az árukínálathoz való igazítása, valamint a gépkocsiárakban meglevő keresletcsökkentő áraránytalanságok enyhítése érdekében 1963. július 1-jétől a Moszkvics gépkocsi árát az eddigi 70 000 forint helyett 64 000 forintban, a Škoda Octavia Super gépkocsi árát 65 000 forint helyett 61 000 forintban kell megállapítani. Fenti árakhoz kell igazítani a két típus választékainak árait is.

2. Az Országos Takarékpénztár a Moszkvics és Škoda gépkocsik vásárlóinak 1963. július 1-jétől december 31-ig átmenetileg maximálisan 20 000 forint személyi célhitelt folyósíthat 8%-os kamat mellett.[1]

3. Az Országos Tervhivatal pénzügyileg biztosítsa, hogy a közületi és szövetkezeti szervek (Szövosz, OKISZ, termelőszövetkezetek) a raktáron levő Moszkvics és Škoda gépkocsikból vásárolhassanak.

4. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az autótaxi-vállalatok bérkocsiállományukat a lakosság rendelkezésére álló Moszkvics és Škoda gépkocsikból növeljék, illetve feljavítsák. Törekedni kell arra, hogy Budapesten a taxivállalat gépkocsiállománya csúcsidőben teljes kielégítettséget, a távolsági bérautó-ellátottságban pedig nyári időszakban is megfelelő kielégítettséget biztosítson.

5. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belkereskedelmi Minisztérium szervezze meg – a külföldön alkalmazott feltételeknek megfelelően – az autótaxi-vállalatnál a kölcsönzőrészleget.[2] Az ehhez szükséges gépkocsikat a belkereskedelemtől vegye át.

6. Az Országos Tervhivatal elnöke az illetékes szervek bevonásával vizsgálja felül az 1964–1965. évekre előirányzott gépkocsiimport szükségességét, és 1963. szeptember 1-jéig tegyen javaslatot a Gazdasági Bizottságnak az 1964–1965-ben követendő személygépkocsi-ellátásra és a kereskedelempolitikai irányelvekre.

7. Az Államgazdasági Bizottság szükségesnek tartja, hogy az Országos Tervhivatal az összes érintett szerv bevonásával komplexen vizsgálja meg a növekvő személygépkocsi-állományból adódó követelményeket – az országutak, városi úthálózat, szervizhálózat, alkatrész- és üzemanyag-ellátás területén –, dolgozzon ki a további évekre vonatkozó átfogó javaslatokat, melyek biztosítják az összhangot a gépkocsi-közlekedés növekedése és a kapcsolódó területek fejlesztése között.

A vizsgálatról szóló jelentést és a javaslatokat az Országos Tervhivatal elnöke 1963. december 31-ig terjessze az Államgazdasági Bizottság elé.

2. Az Államgazdasági Bizottság megtárgyalta a bizottság 1963. második féléves munkatervére vonatkozó javaslatot. A bizottság az előterjesztett javaslatot kisebb módosításokkal elfogadta. A javasoltakon túlmenően szükségesnek tartja, hogy az Országos Tervhivatal elnöke a második félév folyamán előterjesztést készítsen a bizottság elé az 1964–1965-ös évek energiamérlegének várható alakulásáról.

Feljegyzés az MSZMP KB Államgazdasági Bizottságának 1963. június 24-ei üléséről, a személygépkocsi-értékesítéssel kapcsolatos intézkedésekről, 1963. július 8. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 62. ő. e. Szigorúan bizalmas, készült 10 példányban. Három gépelt oldal, Kádár János szignójával ellátva: „Láttam. Kádár VII. 30." A feljegyzést megkapta Kádár János, Apró Antal, Ajtai Miklós, Dimény Imre, Fehér Lajos, Fock Jenő, Németh Károly, Nyers Rezső, Párdi Imre és Szurdi István.

1 A sajtóhírek szerint az autóvásárlásra felvehető hitel összege 20 ezer forintnál magasabb is lehetett. A havi törlesztési részlet nem lehetett kevesebb havi 1000 Ft-nál. Vö. *Közlekedési Közlöny*, 1963. 795.

2 A személygépkocsik kölcsönzése 1964. február 1-jén kezdődött el Magyarországon. Ettől kezdve a külföldi állampolgároknak, illetve április 1-jétől pedig már magyarok számára is lehetővé vált az autókölcsönzés. A szolgáltatás 10 db Fiat 1500-as típusú kocsival indult. Vö. Mányi Szabó István: A személygépkocsi-kölcsönzés első eredményei hazánkban. *Közlekedési Közlöny*, 1964. 649.

C) Fock Jenő észrevételei
1963. június 24. után

1. A szocialista országokból személygépkocsi-importra a hosszú lejáratú kereskedelmi egyezményben rögzített kereteken túl ne vállaljanak a külker. szervek kötelezettséget.

2. Az állami és szövetkezeti szektor személyautó-igényeit helyes kielégíteni a lakossági keret terhére.

3. Nem ért egyet azzal, hogy autót OTP-részletakció keretében árusítsanak. Helyteleníti azt a jelenlegi gyakorlatot, hogy mintegy „illegálisan" ma is előfordul, hogy az OTP-től személygépkocsi vásárlására az általánostól eltérő személyi hiteleket nyújtanak. Ha az ÁGB mégis a részletakció bevezetése mellett foglal állást, nem helyesli, hogy a hitelfeltételek (kamat stb.) a többi cikknél kedvezőbbek legyenek az autók esetében.

4. Elsőrendű feladatunk a megnövekedett gépkocsiállomány üzemeltetéséhez szükséges feltételek megteremtése – szerviz, garázs stb.

5. Fel kell vetni annak lehetőségét, hogy a nyugati tőkés országokból kedvező feltételek mellett mennyiben vásárolhatnánk nagyobb számban gépkocsit – ez lehetőséget teremtene arra, hogy tőkés külker. forgalmunk helyzetén némileg javítsunk.

Fock Jenő észrevételei az 1963. június 24-ei határozatokról. MOL M–KS 288. f. 15. 62. ő. e. Az Államgazdasági Bizottság 1963. június 24-ei ülésén Fock Jenő nem volt jelen. Az autóforgalmazásról szóló fenti határozattal nem értett egyet, ezért rövid egyoldalas nyilatkozatban legépelteti álláspontját.

35

A NÉPGAZDASÁG MŰKÖDÉSE ÉS A VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS

1963. augusztus 29.

A MÁV kapacitáshiányát az 1950-es években adminisztratív intézkedésekkel igyekeztek orvosolni. Az 1963. őszi–téli szállítási válság tette elfogadottá a nézetet, hogy egy új, közlekedésmodernizációs politikát kell kidolgozni.

A Minisztertanács ülésén a szállítási krízisről

Dr. Csanádi György elvtárs bejelenti, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium gondos számvetést végzett a szállítás előtt álló feladatokról és a rendelkezésre álló lehetőségről, és ennek alapján kénytelen a kormánynak bejelenteni, hogy mindazt az árut, amelyet elszállításra a vasútnak feladtak, nem tudják az év végéig elszállítani. Ez azonban nem jelenti azt, hogy mindazon árut, melyre a népgazdaságnak az év végéig feltétlen szüksége van, ne szállítanák le. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a többi minisztérium bevonásával operatív bizottságot hozott létre, amely a szállítási igényeket rendszeresen felülbírálja, és csak azokat az igényeket elégítik ki, amelyek a termelés folyamatos fenntartása érdekében szükségesek. Így pl. megállapították, hogy a kendertermésnek mintegy felét kell csak ez évben elszállítani, a többi kazlazásra kerülhet, és elszállítható a jövő évben. Hasonló megállapításokat tettek egyéb termékeknél is. A vasút nehéz helyzetét a télről elmaradt szállítások pótlása, a téli időjárás következtében nagyobb igénybevételnek kitett mozdonypark nagyobb arányú romlása mellett a rendkívüli módon megnőtt tranzitforgalom is előidézi. Csupán a Szovjetuniónak a nyugati országokkal és Jugoszláviával bővülő külkereskedelme következtében a tranzitszállítások 17%-kal emelkedtek. A vasút előtt álló feladatok nagyságát mutatja, hogy szeptember hónapban 10,2 millió tonna árut kell elszállítani, holott az eddigi legnagyobb teljesítmény 9,4 millió tonna volt. Ugyanakkor a kocsiállomány nem szaporodott, mert az importból tervezett 3200 vasúti teherkocsiból ez ideig egyetlen darab sem érkezett be. A vasút előtt álló hatalmas feladatokat azonban a belső szervezeti intézkedéseken túlmenően, amelyeket a vasút végrehajt, csak akkor lehet teljesíteni, ha megszünteti a vasút a téli szállításoknál bevezetett árusorolás rendszerét, mert ez a kocsipark kihasználatlanságához vezet. A termelés fenntartásához szükséges szállításokat az említett koordinációs bizottság fogja meghatározni, de ezen belül egyes árunemekre külön sorolásokat nem készítenek. Meg kell gyorsítani a vasúti kocsik megrakását és kirakását. Kéri a minisztereket, hogy az operatív bizottságba beküldött megbízottaikat hatalmazzák fel arra is, hogy a kocsik éjjel, nappal és ünnepnapokon történő kirakása ügyében is intézkedéseket tehessenek. Felhívja a miniszterek figyelmét, hogy ne engedjék meg a termelés vagy áruellátás minden zavarát a közlekedésre áthárítani. Az eddigi tapasztalatok is mutatják, hogy számos olyan hiányosság van,

melynek oka nem a közlekedésben rejlik, és ezeket a hibákat csak azért nem tárják fel és nem igyekeznek kiküszöbölni, mert az az alaptalan meggyőződés, hogy a vagonhiány idézi elő ezeket. Az áruszállításnál nagy segítséget adott a honvédség már eddig is, a további segítség adása is szükséges. Az alapproblémákat azonban a gépkocsiszállítás nem képes megoldani, mert ha a jelenlegi tehergépkocsipark teljes kihasználtsággal dolgozna is, kapacitása akkor is csak 7-8%-át teszi ki a vasúti szállítási kapacitásnak. Emellett a tehergépkocsin való további nagy mennyiségű áruszállítást akadályozza a mintegy 7000 tonna gázolajhiány. A tehergépkocsik felhasználásánál abból kell kiindulni, ezek maximálisan a vasútra és a vasútról való szállítás feladatait lássák el. Fehér elvtárs megbízásából megvizsgálta a műtrágyaszállítás helyzetét, és jelenti a kormánynak, hogy a négy nagy műtrágyagyárnál jelenleg 67 000 tonna műtrágya van raktáron, amelyből 40 000 tonna az elszállítható mennyiség. Ezenkívül szeptemberben további 40 000 tonna műtrágyaimportot kell a vasútnak lebonyolítania. Az importszállítások biztosítva vannak, a hazai műtrágyagyárakból való szállításra kell különleges intézkedéseket tenni. A műtrágyagyárak jelenleg napi 3000 tonna műtrágyát tudnak rakodni, ami csak kismértékben haladja meg a napi termelést. Ezért koncentráltan kell az elszállításról gondoskodni. Javasolja, hogy a gyárakból vasárnap is folyamatos szállítást biztosítsanak, mely esetben a honvédség által felajánlott 150 tehergépkocsiból álló konvoj felhasználásával öt vasárnap 25 000 tonnát el tudnak szállítani, további 15 000 tonnát pedig vasúton szeptember végéig elszállítanak. Kéri, hogy a külkereskedelmi miniszter sürgesse meg az elmaradt teherkocsiimport-tételeket, hogy ezeket mielőbb be lehessen állítani az ez évi szállításnál. Kéri, hogy a kohó- és gépipari miniszter a KPM-mel együttműködve tegyen intézkedéseket a villamos és dízelmozdonyok javítása meggyorsítására. Kéri, hogy az Országos Tervhivatal tegyen intézkedéseket a vasút szénkészletének további feltöltésére, mert bár a jelenlegi 22 napos készlet az őszi forgalomban elég, a tapasztalat azt mutatja, hogy a téli időszak végéig, ha külön intézkedéseket nem tesznek, a vasút szénkészlete folyamatosan csökken, és bár a múlt év őszén 26 napos készlettel indultak, mégis bekövetkeztek az ismert ellátási nehézségek. Kéri, hogy a honvédelmi miniszter a műtrágya szállításához bocsásson rendelkezésre 150 tehergépkocsit vezetővel és rakodókkal. A záhonyi állomás helyzetének könnyítésére ott is szükséges 100–200 főnyi rakodószemélyzet, melynek biztosítása ügyében a belügyminiszterrel tárgyalásban vannak.

Hont János elvtárs: Az eddig befejezett cséplési eredmények alapján a búza és rozs termésátlagai tovább romlottak. Búzában 9,5 q, rozsban 6,5 q átlagtermést ért el a mezőgazdaság, ami azt jelenti, hogy a kenyérgabonából 180-187 000 vagon termésre, ezen belül 95–96 000 vagon felvásárlására lehet számítani. [...] A kenyérgabona-helyzet javítására a jelenlegi számítások szerint mintegy 500 000 vagon import szükséges [...] kéri, hogy a Minisztertanács mondja ki a mezőgazdasági termékek szállítási elsőbbségét minden más szállítmánnyal szemben. Kéri, hogy a nehézipari miniszter a műtrágyagyárakban biztosítsa az elszállításra váró műtrágya vasárnapi és ünnepnapi rakodását is. [...]

Fehér Lajos elvtárs: [...] A jelentések megállapítják, hogy a tehergépkocsik napi átlagos fuvarideje a szállítási nehézségek ellenére alacsonyabb, mint az elmúlt évben. Mi ennek az oka? A javítandó vasúti kocsik és mozdonyok száma téli túlerőltetésen túl milyen okok következtében nőtt meg? [...]

Dr. Csanádi György elvtárs: A tehergépkocsik kisebb mértékű kihasználtsága munkaerőhiányra vezethető vissza, hiány van gépkocsivezetőkben, de főleg rakodómunkásokban. A mozdonyjavítás a villamos és dízelmozdonyok kivételével javult. A gőzmozdonyok 7,5%-a, a vagonok 5,5%-a áll javítás alatt, ez a normális arányt nem haladja meg. A villamos és dízelmozdonyok javításának meggyorsítására a Kohó- és Gépipari Minisztériummal közös intézkedések szükségesek. [...]

Dr. Ajtai Miklós: A vita során az elszállításra váró áruk sorolása tekintetében két ellentmondó javaslat hangzott el. Csanádi elvtárs annak elfogadását kérte, hogy ne legyen az idén árusorolás, hanem a szállítás lebonyolítására létrehozott operatív bizottság döntse el, honnan, milyen árukat kell elszállítani. Hont elvtárs viszont annak kimondását kérte, hogy a mezőgazdasági termékek elsősorban kerüljenek elszállításra. Véleménye szerint Csanádi elvtárs javaslatát helyes elfogadni. [...]

Fehér Lajos elvtárs: [...] Csanádi elvtársnak azt a javaslatát, hogy a szállításoknál ne az árufajták szerinti sorolást, hanem a népgazdasági szükségletet vegyék kiindulási alapul, el lehet fogadni. Ennek megállapításához a minisztériumok adjanak maximális segítséget. A Gazdasági Bizottság adjon ki megfelelő rendelkezéseket ahhoz, hogy a minisztériumok gépkocsijait több műszakosan lehessen üzemeltetni, és hogy a vasúti kocsik éjjeli rakodását is meg lehessen oldani. A közlekedés- és postaügyi miniszter a kohó- és gépipari miniszterrel együtt tegyen intézkedéseket a mozdonyjavítások meggyorsítására. A honvédelmi miniszter bocsásson rendelkezésre gépkocsikat és rakodóerőket a 40 000 tonna műtrágya leszállításához. [...]

Csanádi György szóbeli tájékoztatása a kormánynak: a vasút nem képes az év végéig a feladott árukat elszállítani, 1963. augusztus 29. MOL XIX–A–83–a Minisztertanácsi jegyzőkönyvek, 269. sz. ülés.

36

KULTURÁLT KÖRÜLMÉNYEK BIZTOSÍTÁSA A NEMZETKÖZI VONATOKON

1964. április 1.

Az 1960-as évek elején az állam felismerte az idegenforgalom gazdasági hasznát, politikai jelentőségét. A külföldiek által látogatott helyeket igyekeztek rendbe hozni, a nyújtott szolgáltatásokat felfejleszteni. A közölt dokumentum az idegenforgalom általános követelményeit értelmezi a nemzetközi vonatokra. A levelet a MÁV területi igazgatóságainak vezetői kapták meg. A MÁV szombathelyi igazgatósága április 8-án készítette el válaszát. Tíz brigád vizsgálta meg a levélben felvetett gondokat. A balatoni forgalom kulturáltságának biztosítása érdekében felmérték, hogy milyen munkákat kell elvégezni az egyes állomások környezetében. Az ügy pikantériája: az igazgatóság területén nem is közlekedtek nemzetközi vonatok.

Rödönyi Károly miniszterhelyettes levele Szegedi Nándorhoz, a MÁV szombathelyi igazgatóságának vezetőjéhez

Kedves Szegedi Elvtárs!

A kedvezőtlen időjárási viszonyok javulása lehetővé teszi, hogy az ismert nagy szállítási feladatok maradéktalan teljesítése mellett, figyelmünket a személyszállítás színvonalas, kulturált lebonyolítására irányítsuk.

Az elkövetkező hetekben és hónapokban a kedvező idegenforgalmi megállapodások folytán Csehszlovákiából, de a többi baráti államokból és a kapitalista országokból is egyaránt a turisták és üdülők százezrei fogják felkeresni hazánkat.[1] Ezek nagy része útját vasúton teszi meg. Nem lehet tehát közömbös, hogy milyen véleményt alkotnak utazásuk során a magyar vasútról, annak felkészültségéről és dolgozóiról.

Ugyanekkor az élet- és kultúrszínvonal örvendetes emelkedése folytán a belső idegenforgalom nagyarányú fejlődése is várható.

Az amúgy is megnövekedett személyszállítási feladatok mellett a külső és belső idegenforgalom lebonyolítása csak akkor oldható meg zökkenőmentesen, ha az igazgatóságok és a külszolgálat minden egyes dolgozója átérzi a kérdés politikai és gazdasági fontosságát, és tervszerűen készül fel annak jó végrehajtására.

A tervszerű felkészülésnek ki kell terjednie – Vasútigazgató Elvtárs irányítása mellett – elsősorban a menetrendszerű közlekedésre. Bár az utóbbi napokban már mutatkozott bizonyos javulás, azonban arra kell törekedni, hogy az előírt

1 1963-ban még csak kb. hatszázezer, 1964-ben már 1,1 millió külföldi érkezett nemzetközi vonatokkal Magyarországra.

tervszámot az igazgatóság elérje, és azt megszilárdítsa. A menetrendszerű közlekedés egyik lényeges alapja a korszerű személyszállításnak.

Különösen fontosnak tartom a nemzetközi vonatokkal való fokozott törődést. A nemzetközi vonatok menetrendszerű közlekedésének biztosításával kapcsolatban már több rendeletemben intézkedtem. Ennek ellenére 1963. évben csak 53%-os menetrendszerűséget értünk el. Okát elsősorban abban kell keresni, hogy a külszolgálat, de az igazgatóság dolgozói sem kezelik oly súllyal, mint azt annak fontossága megkövetelné. Nem biztosítják a nemzetközi vonatok részére a vonatok fontossági sorrendjében előírt első helyet.

A nemzetközi gyorsvonatokat számos esetben még tehervonatokkal is megkésleltetik. Igen gyakoriak a vám- és határszervek által történő késések is, anélkül, hogy a hatóságok figyelmét az igazgatóságok vezetői felhívnák, hogy őket is kötelezi a menetrend szigorú betartása.

Gondosan fel kell készülni a pályaudvarok, állomások és megállóhelyek állandó, folyamatos tisztán tartására. Az utazóközönség által használt területek, csarnokok, várótermek, folyosók, peronok, előterek tisztán tartása mellett meg kell szervezni az állomások közelében lévő szolgálati lakások, irodák, raktárak, műhelyek, valamint az egyéb melléképületek és azok környékének állandó tisztán tartását is.

Már most gondoskodni kell, hogy a hagyományossá vált virágosítás tovább fejlődjön és emelje állomásaink külső képét. Fokozottan ügyeljen Vasútigazgató Elvtárs a külföldi vendégeink által rendszeresen felkeresett idegenforgalmi, üdülő- és fürdőhelyek állomásainak, valamint a határállomásoknak tisztaságára és rendjére. Ezeknek az állomásoknak idegenforgalmunk egy-egy propagálójának kell lennie.

A személyszállítás fogalmához szorosan hozzá tartozó utasellátás színvonala, bőséges választéka, ízes konyhája, magyaros vendégszeretete nagyban hozzájárulhat a vasutunkról kialakított jó véleményhez. Tehát gondosan ügyelni kell, hogy az éttermek és büfék mindenkor kifogástalan tiszták és kulturáltak legyenek. Az állomások állandó tisztán tartása mellett elsőrendű kérdés a személyszállító vonatok szerelvényeinek külső és belső tisztasága is. Sajnos, az utóbbi időben számos olyan személykocsi közlekedett, melyeknek ablakain a hosszú idő folyamán lerakódott szenny miatt nem lehetett kilátni, vagy az üléseken vastagon ülepedett le a korom és piszok. Módot és megfelelő időt kell biztosítani a személykocsik takarítására, külső lemosásukra. Figyelemmel kell kísérni a személykocsik világítási és fűtési berendezéseinek állapotát, az előforduló hibákat és hiányosságokat haladéktalanul meg kell szüntetni.

Nem szabad tűrni a „sötét" kocsiknak a közlekedtetését. A személyszállító vonatok szerelvényeinek mindenkor olyan tisztasági fokot kell biztosítani, hogy azt az utazóközönség nyugodtan, ruhájának féltése nélkül vehesse igénybe.

A külföldi vasutaktól több ízben kaptunk olyan leveleket, melyekben erősen kifogásolják nemzetközi kocsijaink tisztaságát. Nemzetközi jó hírünk megőrzése céljából nagy súlyt kell helyezni ezeknek a kocsiknak a tisztaságára és jó karban tartására.

A nemzetközi forgalomban közlekedő kocsikat a fordulók szerint 6-8 naponként legalább 6 órára (a kocsi állapotától függően esetleg hosszabb időre) a

műszaki kocsiszolgálat rendelkezésére kell bocsátani. Ennek végrehajtása céljából a Budapesten áthaladó vonatokból a nemzetközi kocsikat a vonat-összeállítási rend szerint le kell cserélni és tisztításra a műszaki tisztítóvágányra beállítani.

A műszaki kocsiszolgálat a leggondosabban tartozik ezeket a kocsikat kitisztítani, megjavítani, tiszta fejtámvédőkkel ellátni és tiszta függönyökkel lecserélni a kocsin lévőket. Ezzel kapcsolatban meg kell említenem az egyes vonatoknál esetenként előálló zsúfoltságot is. Személykocsihelyzetünk még nem teszi ugyan lehetővé az állandó szerelvények kialakítását, azonban a fokozott törődés, a vonatok kihasználtságának figyelemmel kísérése és ennek folyományaként a helyes és gyors intézkedés sok bosszúságtól kímélné meg utazóközönségünket. Kérem Vasútigazgató Elvtársat, hogy legyen segítségemre ennek megnyugtató megoldásában is. Nagy súlyt kell helyezni a kiadott szerelvény-összeállítási rendben foglaltak pontos betartására és a favázas személykocsiknak az F. 2. sz. utasítás 844. pontjában előírtak szerint történő besorozására. A rendelet betartása esetleg súlyos kimenetelű balesetet hárít el.

Az egységes szerelvénnyel közlekedő nemzetközi gyorsvonatoknál mindenkor ügyelni kell a helyes összeállításra, szem előtt kell tartani annak megbontási tilalmát.

A tervszerű felkészülésnél nem lehet figyelmen kívül hagyni a vasutas dolgozóknak a hozzáállását sem a várható nagy személyszállítási feladatok megoldásánál. Az utas a személypénztáros, kapus, poggyászhordár, információs dolgozó, jegyvizsgáló, elárusító, büfés, felszolgáló, ügyeletes, forgalmi szolgálattevő, üzletvezető és állomásvezető stb. udvarias előzékeny munkáján keresztül ismeri meg dolgozóinkat. Természetesen lényeges feltétel az is, hogy az előzékeny és udvarias munkájuk mellett külső megjelenésükben is kifogástalanok legyenek. Az utazóközönséggel érintkező dolgozók magatartását, külső megjelenésüket, ápoltságukat rendszeresen ellenőrizni kell.

El kell érni, hogy személyszállító vonatokra mindenkor a legképzettebb mozdony- és vonatkísérő személyzet kerüljön beosztásra. Különösen vonatkozik a nemzetközi gyorsvonatokra, amelyeken a legkiválóbb mozdonyszemélyzeten kívül, elsősorban idegen nyelveket is beszélő, magas szakképzettséggel rendelkező és jó megjelenésű jegyvizsgálókat kell beosztani.

A várható nagyarányú nemzetközi forgalom szükségessé teszi, hogy nagy figyelmet fordítsunk az utazóközönség kényelmét szolgáló egyes szolgáltatások vagy intézkedések maradéktalan végrehajtására. Így végérvényesen rendet kell teremteni a kötelező helybiztosítással közlekedő vonatok ülőhely-előjelentésének kérdésében. Megengedhetetlen az, hogy az utas részére kiadott helyjegyen feltüntetett ülőhely más utas által elfoglalt legyen, vagy kettős helyjegykiadás folytán nemkívánatos vita keletkezzen. Az érdekelt külszolgálati dolgozók egyik lényeges feladata a nemzetközi gyorsvonatok utasainak jó és előzékeny kiszolgálása.

Ennek a jó és előzékeny kiszolgálásnak meg kell mutatkoznia attól a pillanattól kezdve, midőn az utas a pályaudvar területére lép. A sokat hangoztatott házigazda szerep a nagy idegenforgalmi feladatok maradéktalan teljesítésében valóra fog válni.

Jó együttműködést kell kialakítani a többi közlekedési ágazattal is. A helyes koordináció eredményét az utazóközönség fogja élvezni és nyilván megelégedéssel köszöni a vasút ez irányú gondoskodását is.

A várható személyszállítási feladatok nagyok. Teljes odaadás szükséges azok végrehajtásához. Munkánk végzésénél – az utazóközönség jobb kiszolgálása érdekében – használjuk az új munkamódszereket, az egészséges és ésszerű kezdeményezéseket. A közöltek alapján kérem Vasútigazgató Elvtársat, hogy haladéktalanul tegye meg a szükséges intézkedéseket a személyszállítás sokrétű feladatainak maradéktalan végrehajtására, annak állandó ellenőrzésére.

Kérem, hogy a tett intézkedésekről április hó 10-ig részletes jelentést tegyen.

Elvtársi üdvözlettel:

Rödönyi Károly
miniszterhelyettes, a MÁV vezérigazgatója

Rödönyi Károly miniszterhelyettes levele Szegedi Nándorhoz, a MÁV szombathelyi igazgatóságának vezetőjéhez a kulturált utazási körülmények megteremtéséről, 1964. április 1. MOL 4524/1964. MÁV szombathelyi igazgatóság. Négy gépelt oldal, eredeti példány.

37

MAGYARORSZÁG TRANZITÚTVONALAINAK FEJLESZTÉSE

1964. április–május

A záhonyi átrakókörzet újabb beruházási programja 1962-ben kezdődött el. Nem pusztán a körzet kapacitásának fejlesztéséről, hanem Magyarország legnagyobb forgalmú tranzitvonalai átbocsátóképességének növeléséről is gondoskodni kellett, mert az ország tranzitútvonalaiba fektetett beruházások rövid időn belül megtérültek, és nyereséget termeltek.

A) A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Gazdasági Bizottsághoz 1964. április 23.

A vasút áruforgalma mind a szovjet–magyar, mind pedig a szovjet–jugoszláv és a szovjet–osztrák átmenő forgalom tekintetében az elkövetkező években a tervezettől eltérően rohamosan emelkedik. Ez a forgalom a vasút 1700 km hosszú, ún. törzshálózatának 1128 km-es szakaszán bonyolódik le. Az említett törzshálózaton egyébként a vasút jelenlegi teljes áruforgalmának 70%-át, az előzőekben említett irányú forgalom által érintett vonalon pedig a vasúti teheráru-forgalom mintegy 50%-át kell lebonyolítani. (A tranzitirányok által érintett vonalakat az 1. sz. melléklet tünteti fel.)[1]

A vasúti áruforgalomnak a tervezettnél nagyobb mértékű emelkedése következtében a vasút törzshálózatán – a rendelkezésre álló valamennyi lehetőség kihasználásával – a forgalom a teljesítőképesség határát már elérte, s jelenleg már e forgalmat csak nagyobb áldozatokkal, az egész vasúti hálózat forgalmának zavarása mellett lehet lebonyolítani. A nehézségeket fokozza az a körülmény, hogy Záhonyban az árubelépés nagyrészt lökésszerűen történik, és a belföldi forgalomban is csúcsforgalmi időszakok jelentkeznek. Mindezek miatt a vasúti áruforgalom lebonyolítása során áthidalhatatlan nehézségek jelentkeznek, és a forgalom lebonyolításában főleg a tranzitforgalom által érintett vonalakon teljes megbénulással kell számolni. A tranzit-áruforgalom által érintett vonalakon fuvarozott, más útirányokba nem terelhető összes árumennyiségeket, valamint a Záhony állomáson átmenő szovjet tranzit-áruforgalmat az 1959–1963-ig terjedő időszakban tényszámokban, 1964–1970-ig pedig tervszámokban az alábbi (1.) táblázat szemlélteti.

A forgalom ilyen nagy arányú emelkedése szükségessé teszi a tranzit-áruforgalom által érintett útirányokon a vasútvonalak teljesítőképességének azonnali növelését. A kapacitásnövelésre a szovjet–osztrák viszonylatban Záhony–Nyíregyháza–Budapest–Győr–Hegyeshalom között a vonalvillamosítás teljes befejezését, a szovjet–jugoszláv viszonylatban Záhony–Debrecen–Cegléd–Budapest–

1 A mellékleteket nem közöljük.

1. táblázat

Tranzitvonalak áruforgalmának tényadatai			
Év	Összes, ezer tonna	Összes, %	Záhony állomásé, ezer tonna
1959	41 400	100	1008
1960	42 300	102,2	1190
1961	43 200	104,3	876
1962	47 070	113,7	1225
1963	50 310	121,5	1040
Várható teljesítmények			
1964	53 000	128	1210
1970	71 000	171,5	2700

Kelebia között a vonal teljes dízelesítését, Cegléd–Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas között pedig a vonal részleges dízelesítését tervezzük.

Minthogy a vonalvillamosítással és -dízelesítéssel elérhető kapacitásnövekedés a számítások szerint egymagában még nem elegendő, 1. korszerű állomási és vonali biztosítóberendezéseket, 2. vágányokat, dízelüzemanyag-vételező helyeket, vontatási telepeket kell létesítenünk, illetve állomásbővítéseket elvégeznünk.[2] A teljes, illetve részleges vonaldízelesítés végrehajtásához dízelmozdonyok, a növekvő árufuvarozás lebonyolítására pedig teherkocsik beszerzése szükséges.

Az előirányzathoz képest a kapacitást növelő létesítmények üzembe állítását, a beruházások ütemének meggyorsításával és az előirányzatok megemelésével előbbre kell hozni. (2. sz. melléklet.) Záhony átrakókörzet, valamint a normál nyomközű vonalak tehermentesítésének érdekében megvizsgáltuk egyrészt

– a Tiszától Miskolc térségébe vezető vízi út létesítésének az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság tanulmányában felvetett kérdését, másrészt

– a széles nyomközű vonalnak Miskolc térségébe történő bevezetésének lehetőségét a szóba jöhető legkedvezőbb vonalvezetés figyelembevételével.

Minthogy a vízi út megvalósítása csak távlatban várható, azt a már most jelentkező fuvarozási feladatok megoldásánál – tehát az átrakókörzet és a fuvarozási útvonalak tehermentesítésére – nem lehet figyelembe venni. A széles nyomközű vasútvonallal kapcsolatos beruházást az összehasonlító számítások gazdaságtalannak, hatékonyság szempontjából pedig kedvezőtlennek mutatják.[3] Az elmondottak alapján a tehermentesítés céljára sem a víziút-létesítésnek lehetősége, sem széles nyomközű vasútvonal építése nem jöhet számításba, Záhony átrakókörzetben korszerű és megfelelő teljesítőképességű vasérc- és ömlesztettáru-átrakó berendezést kell létesíteni. Az átrakókörzet fejlesztésére vonatkozóan ez az előterjesztés javaslatot nem tartalmaz, mert a Gazdasági Bizottság

2 Az MSZMP PB 1963. december 5-ei határozata nemcsak a záhonyi, de a szolnoki vasúti beruházást is kiemelt jelentőségűnek minősíti. 1964-ben elkezdődik a szolnoki vasúti csomópont fejlesztése három ütemben, összesen 1,3 milliárd Ft-os költségvetéssel.

3 Vö. A KPM Közlekedéspolitikai Főosztályának előterjesztése a záhonyi vasúti átrakókörzet átbocsátóképességének érdekében teendő intézkedésekről. Dátum nélkül. (XIX–H–1–pp 2. 53. doboz.)

10 202/1962. sz. határozata alapján e térség forgalmi és átrakókapacitásának megfelelő növelése érdekében előreláthatólag fél éven belül külön előterjesztés készül. Ez az előterjesztés a fejlesztési munkák megvalósítását a záhonyi átrakókörzetbe vezető vasútvonal fejlesztési munkáival párhuzamosan tervezi. Meg kell említenem, hogy az említett tranzitvonalaknak és Záhony átrakókörzetnek fejlesztését KGST-szempontok is indokolják.

Dr. Csanádi György
közlekedés- és postaügyi miniszter

A KPM előterjesztése a Gazdasági Bizottsághoz a szovjet–jugoszláv és szovjet–osztrák vasúti tranzitforgalom által érintett vasútvonalak fejlesztéséről, 1964. április 23. MOL XIX–A–39–b 095–1965 224. doboz. Szigorúan titkos. Készült 45 példányban. Három gépelt oldal, 40. sz. példány.

Az előterjesztéssel egyetértett Trautmann Rezső (ÉM), Kovács István (KGM), Jávor Ervin (OT), Garamvölgyi Károly (PM) és Mulató János (KkM). Az előterjesztésben említett 1. sz. melléklet egy Sármássy Árpád által rajzolt, szigorúan titkos minősítéssel ellátott térkép volt. A 2. sz. melléklet a tranzitútvonalakra fordítandó beruházásokat, ill. ezek költségeit részletezi 3768,4 millió Ft értékben. A GB által elfogadott határozatban ennél kisebb (3,5 milliárd Ft) összeg szerepel.

B) A Gazdasági Bizottság 10 160/1964. számú határozata
1964. május 12.

1. A Gazdasági Bizottság szükségesnek tartja a szovjet–jugoszláv és a szovjet–osztrák tranzit-áruforgalom által érintett államvasúti vonalak kapacitását növelő fejlesztések ütemének meggyorsítását és a beruházási előirányzatok megemelését.

2. Utasítja az Országos Tervhivatal elnökét és a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a beruházások meggyorsítását 1965. évben a 3. ötéves tervidőszakról előrehozással biztosítsa, a további fejlesztéseket pedig a 3. ötéves tervben irányozza elő, az Országos Tervhivatal elnöke vizsgálja meg a közlekedés komplex fejlesztésének részeként mintegy 3,5 milliárd forintos beruházási keret biztosításának lehetőségét.

3. Utasítja a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a fejlesztések átfogó kerettervét 1965. évi június 30-ig készítse el. A feladatot több beruházási programra kell bontani. Azokat az Országos Tervhivatal elnökével egyetértésben a közlekedés- és postaügyi miniszter hagyja jóvá.

Fock Jenő
a Gazdasági Bizottság elnöke

A Gazdasági Bizottság 10 160/1964. sz. határozata a MÁV főbb vonalainak fejlesztéséről, 1964. május 12. MOL XIX–A–39–b 095–1964. 224. doboz. Szigorúan titkos, készült 40 példányban. Egy gépelt oldal, 39. sz. példány. A „Gazdasági Bizottság Titkársága" feliratú körpecséttel.

38

VITÁS KÉRDÉSEK A SZOCIALISTA ORSZÁGOK VASÚTI KÖZLEKEDÉSÉBEN

1964. augusztus 8.

Az 1960-as évek elején mintegy két évtizeden át húzódó vita kezdődött az európai szocialista országok egymás közötti vasúti tranzitszállításainak két kérdésében (tarifák díjszintje, illetve az egymás közötti elszámolás rendje). 1964 nyarán a szocialista országok egymás közötti vasúti tranzittarifái, valamint kocsihasználati díjai kérdésében az érdekellentétek kiéleződtek. A magyar párt- és állami vezetés több ízben foglalkozott e rendkívül sajátos – de jelentős anyagi következményekkel járó – kérdésekkel. A KPM-előterjesztést először az MSZMP Államgazdasági Bizottsága tárgyalta meg 1964. július 21-én. (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 83. ő. e.) Az ülés idején érkezett egy telefon – valószínűleg a KÁB-ülésen Moszkvában tartózkodó Földvári Lászlótól –, hogy a szovjet delegáció elfogadta a lengyel javaslatokat. Az Államgazdasági Bizottság Földvárit arra utasította, hogy a magyar álláspontot ne változtassa meg.[1] *Mindazonáltal az ÁGB az egész kérdéskört a Politikai Bizottság, illetve a kormány elé utalta. A PB 1964. július 28-ai ülésén foglalkozott a kérdéssel. Somoskői Gábor foglalta össze az új helyzetet: „a szovjet javaslat a mi számunkra hátrányos, nem a tranzitdíjemelés miatt, hanem a lényegesen kisebb degresszió miatt. A korábbi lengyel degresszió miatt körülbelül 2,5-3 millió rubel pluszt hozott volna a magyar vasutak számára, 300 km-től alkalmazták volna a degresszivitást, a szovjet javaslat 1000-1200 km-en felül kezdi alkalmazni a degresszivitást, ami a mi részünkre hátrányos." Markáns és kritikus véleményt fogalmazott meg Nyers Rezső: „a nemzetközi bizottságokban és nemzetközi szervezetekben az utóbbi időben nyert tapasztalatok azt mutatják, helyes és szükséges, ha a tárgyalások kezdeti szakaszában már megfelelő magyar állásponttal jelentkezünk, ami az ország érdekeinek is megfelel, és törekszünk mindenképpen a racionális érdekek síkjára helyezkedni. Sorra-rendre az történt, hogy mi elmulasztottunk önálló álláspontot kidolgozni. A Duna-bizottságban is ez történt. Egyszerűen azt képviselték delegációink, amit a Szovjetunió képviselt. De az adott nemzetközi szervezetekben nem azok a szovjet elvtársak vannak jelen, akik megfelelő rugalmassággal és politikai áttekintéssel bírnak. Az utolsó csepp vérükig kitartanak a saját korábbi álláspontjuk mellett." A PB helyeselte, hogy Magyarország a KGST közlekedési állandó bizottságában a közös álláspont kialakításának reményében 30-40%-os díjszintemelést elfogadjon a nemzetközi vasúti tranzittarifánál, megfelelő degresszió alkalmazása mellett. A kocsihasználati bérszint emelését igyekezzék mérsékelni, és legfeljebb a világpiaci szintet fogadja el. A PB érje el a Vasutak Együttműködési Szervezete (OSZZSD) alapszabályának olyan módosítását, amely lehetővé teszi kétfajta – valamennyi tagvasútra kötelező, ill. fakultatíve alkalmazható – egyezmény lehetőségét.*

1 „Megmondtuk Földvári elvtársnak, hogy a továbbiakban is az Államgazdasági Bizottság, illetve az itt előterjesztett javaslatokhoz tartsa magát" – számolt be Somoskői Gábor a PB 1964. július 28-ai ülésén.

A kormány 1964. augusztus 13-i ülésén tárgyalta meg a KPM előterjesztését. Csanádi György – érezve, milyen speciális szakkérdésekről van szó – a kormányülésen szóban is elmagyarázta a vita lényegét. Magyarország érdekeit kevésbé a tarifaemelés, sokkal inkább a kocsibérek felemelése érinti komolyan. Az előterjesztésen túl újabb probléma jelentkezett az ún. reexpedíció kérdésében. A KGST VB megállapodott abban, hogy azt a jelenlegi elszámolási rendszert, amely szerint a fuvaroknál a címzett ország vasútja téríti meg a tranzitfuvardíjakat, 1966. január 1-jével megváltoztatják. A románok kérték a határidő előrehozását 1965. január 1-jére. Ez Magyarország számára igen hátrányos volt, és mintegy 3-3,5 millió dollár kiesést jelentett. Csanádi kérte az engedélyt, hogy a hatálybalépés előrehozása ellen tiltakozhasson, sőt ezen túlmenően a létrejött megállapodás hatálytalanítását kívánta kezdeményezni, újból a KGST VB elé vinni a kérdést. Csanádi reexpedícióval kapcsolatos javaslatát Tímár Mátyás támogatta, Fock Jenő elutasította. Fock véleménye szerint a reexpedícióval kapcsolatos problémát a KGST VB elé vinni nem lehet, „az erőket ezért arra kell összpontosítani, hogy az elfogadott határidőt ne hozzák előre". A minisztertanácsi ülés jegyzőkönyvében szereplő összefoglalóban az szerepelt, hogy Fock Jenő szerint a KPM határozati javaslatát az előterjesztett formában a kormány nem fogadhatja el, mert az lehetőséget ad a közlekedési miniszternek, hogy a határozatban foglaltaktól eltérő állásfoglalást is kialakítson. Ennek elkerülésére Fock kisebb módosításokat javasolt a szövegben. A kormány elfogadta Fock Jenő álláspontját. Ennek ellenére – s ez ellentmond a jegyzőkönyvnek – az itt közölt augusztus 8-ai KPM határozati javaslat és a Fock Jenő által augusztus 13-án aláírt 3308/1964. sz. kormányhatározat szövege között nincs különbség. 1964 decemberében a KGST-országok – Magyarország és Mongólia kivételével – egyezményt írtak alá a vasúti tranzitdíjszabás 35%-os ideiglenes felemeléséről. Magyarország úgy ítélte meg, hogy a tarifa lineáris emelése és a degresszív tarifa áll érdekében. Csanádi az 1965. szeptember 30-ai kormányülésen kijelentette, hogy Magyarország a jövőben sem kíván csatlakozni a tranzitfuvar-egyezményhez, mert ez az ország számára előnytelen.

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése

1956. évben 12 szocialista ország közlekedésügyi minisztere megalakította a Vasutak Együttműködési Szervezetét (OSZZSD). A szervezet keretében vasúti szállítási (SZMGSZ–SZMPSZ), kocsihasználati (PPV) és díjszabási (ETT) egyezményeket kötöttek, melyek a szervezet tagjaira kötelező érvényűek.

Az OSZZSD jelenleg az egyetlen olyan szakmai szervezet – a postaügyi miniszterek együttműködési szervezetén kívül (OSZSZ) –, amely a távol-keleti szocialista országokat is magában foglalja. A szervezet keretében létrejött egységes tranzittarifa a távol-keleti szocialista országokra is kiterjed, és olyan díjszabási egységet képez, amilyent a kapitalista vasutak létrehozni nem tudtak.

Az OSZZSD keretében megállapított nemzetközi vasúti tranzitdíjszabás és [a] kocsihasználati bér szintje az elmúlt évek folyamán kifogás tárgyát képezte a lengyel és más tagvasutak részéről. Az ismételt, nagyrészt eredménytelen fellépés után a lengyelek a KGST-hez fordultak. A KGST Végrehajtó Bizottsága 1962 decemberében olyan határozatot hozott, hogy a külkereskedelmi szerződéses árak felülvizsgálatával egyidejűleg a nemzetközi tranzitdíjszabást is felül kell vizsgálni a világpiaci árszint figyelembevételével. Tekintetbe véve, hogy a tőkés vasúti díjszabások szintje magasabb, mint az 1951. év óta változatlan ETT-é, a tarifa változtatására (emelésére) irányuló lengyel törekvés gazdasági megalapozottsággal bírt. A lengyel vasút új tarifatervezetet dolgozott ki, mely a jelenlegi díjszint mintegy 70-80%-os emelését irányozta elő. A KGST-ben részt vevő államok a díjszint emelését elvben elfogadták, a mértékében azonban nem tudtak megegyezni. Miután az eltelt másfél év alatt nem sikerült az új tarifa díjszintjében és néhány egyéb alapvető paraméterében megállapodni, a lengyel fél bejelentette, hogy a jelenleg érvényben lévő egységes tarifát és kocsibért 1965. január 1. után nem alkalmazza. Abból a célból, hogy ezt megtehessék anélkül, hogy az OSZZSD szervezetéből formálisan kilépjenek, az OSZZSD ez évi miniszteri konferenciáján javasolták a szervezet alapszabályának olyan módosítását, hogy a szervezet tagjai maguk választhassák meg, hogy mely egyezményeknek kívánnak tagjai maradni. Minthogy a lengyel javaslat a 12 ország áruszállítási és díjszabási egységének szétbontását jelenti, javaslatukat a miniszteri konferencia nem fogadta el. Ezért a lengyel fél június 29-én bejelentette, hogy 1965. január 1-jével az OSZZSD szervezetből kilép.

Az OSZZSD alapszabályának módosítását illetően, annak rugalmasabbá tételével értünk egyet. Megítélésünk szerint az alapszabályokat úgy kellene korszerűsíteni, hogy az alapvető egyezményekben – Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Megállapodásban (SZMGSZ–SZMPSZ), Egységes tranzitdíjszabásban (ETT) és Kocsihasználati szabályzatban (PPV) – minden tagország számára azonos feltételeknek kell kötelezően érvényesülniük, egyéb kérdések tekintetében (pl. az egyes műszaki, üzemeltetési kérdésekben) viszont indokolt regionális és bizonyos esetekben fakultatív lehetőségekre módot nyújtani. Kétséges azonban, hogy az OSZZSD-ben részes egyes távol-keleti országok megértéssel fogadnának ilyen törekvést. A nemzetközi tranzitdíjszabás és a vasúti kocsibérek ügyében a KGST közlekedési állandó bizottsága legutóbbi tanácskozásai során a helyzet a vitatott fő kérdésekben az alábbiak szerint alakult.

Tarifaszint és degresszió

A tarifa emelését szorgalmazó lengyel félhez és azt kezdettől fogva teljesen konkrétan azonos állásponttal támogató román félhez a júliusi ülésen a szovjet delegáció is a lengyel javaslat változtatás nélküli elfogadásával csatlakozott. Ez a lépés azért jelentett teljesen váratlan fordulatot, mert korábban a szovjet delegáció az emelés mértékét illetően nem kötelezte el magát, eleinte pedig a díjszint emelését nem támogató országok (NDK, BNK, Mongol NK) álláspontjával értett egyet, sőt a KGST-ben folyó vita kezdeti szakaszában, és megelőzően az OSZZSD keretében a jelenlegi ETT-díjszint csökkentését szorgalmazta.

A magyar részről ez ideig követett magatartás két fő momentumot tartott szem előtt. Díjszint tekintetében a 70-80%-os növelést reprezentáló lengyel javaslattal szemben a tőkés vasutak által nyújtott valamennyi engedményt (beleértve az ún. titkos engedményeket is) figyelembe véve, a jelenlegi ETT-nek átlagosan mintegy 30-40%-os emelését tartottuk indokoltnak. Nem tartjuk kielégítőnek a lengyel javaslatban kifejezésre jutó degressziót, mert az egyrészt a VB határozatának nem felel meg (nem tükrözi a tőkés tarifák degresszióját), másrészt devizaérdekeinknek sem felel meg.

Kocsibérek[2]

A vasúti kocsibérek módosítási vitájában a júliusi ülésen ugyancsak fordulat következett be. A korábban 120%-os emelést javasoló (és a román fél által támogatott) lengyel javaslattal szemben a szovjet delegáció 75%-os emelést terjesztett elő. Ezt az emelést a lengyel és az NDK-delegáció elfogadta. A többi küldöttség közül román részről 100%-os emelést vetettek fel, magyar és csehszlovák részről a vasúti tranzitdíjszabás-emelés mértékének megfelelő kocsibéremeléssel értenének egyet, a bolgár fél (bár el tudja fogadni a 75%-os emelést) csak a tarifakérdések eldöntése után kíván nyilatkozni, a mongol fél pedig nem ért egyet semmiféle kocsibéremeléssel. Összefoglalva megállapítható, hogy bár a lengyel tarifa- és kocsibér-emelési javaslat elvileg indokolt és összhangban van a KGST VB határozataival, annak javasolt mértéke és paraméterei elsősorban egyoldalú lengyel érdekeket tükröznek.

Egyéb összefüggő kérdések

A KGST közlekedési és külkereskedelmi állandó bizottságának napirendjén több olyan kérdés szerepel, melyek egymással összefüggenek, és amelyek javasolt megoldása devizaérdekeinket súlyosan érinti. Így pl. a vasúti tranzitfuvardíj a külkereskedelmi szerződéses árakkal az ún. félfuvarelv kapcsán, a vasúti kocsik tartózkodási normáinak kérdése pedig a kocsihasználati bérek fentieken túlmenő további jelentős emelésével van összefüggésben. Ilyen kihatású lehet a közös vasúti teherkocsipark[3] kocsihasználati bérszintjének elhatározott felülvizsgálata is. Ezenkívül mind az új tarifa alkalmazási területének, mind a kocsitartózkodási időnek kérdése érinti az ún. reexpedíció problémáját. Szükségesnek tartom e kérdésekben az érdekelt tárcákkal összehangolt magyar álláspont kialakítását. A további tárgyalásokkal kapcsolatban – az OSZZSD politikai egységének fenntartása céljából, a magyar érdekek figyelembevételével – az alábbi határozati javaslat elfogadását kérem.

Határozati javaslat[4]

A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány

1. felhatalmazza a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy

a) a KGST közlekedési állandó bizottságában – az Országos Tervhivatal elnökével, a pénzügyminiszterrel és a külkereskedelmi miniszterrel egyeztetve – keresse tovább a kompromisszumos lehetőségeket, és megfelelő díjemelést fogadjon el abban az esetben, ha a díjszabásban érdekeinket kielégítő áruosztályozás és degresszió érvényesítésre kerül;

b) a kocsihasználati bérszint tekintetében törekedjék az elvi alapon álló magyar javaslat elfogadtatására, ha a tarifaszint emelésével azonos mértékű kocsibéremelést nem sikerül érvényesíteni, a 75%-os szint emelését elfogadhatja;

c) abban az esetben, ha valamennyi KGST-ország egyeztetett javaslatát létrehozni nem lehetséges, nyújtson be az *a)* és *b)* pontokban foglaltak szerinti közös javaslatot azokkal az országokkal, amelyek erre hajlandók (ebben az esetben ugyanis a KGST VB nemcsak az elkészült lengyel tarifajavaslat elfogadása vagy elutasítása felett dönthet, hanem az előterjesztett különféle variánsok között választva határozhat);

d) az együttműködési szervezet egységének megóvása érdekében a vitás kérdésekben – az NGKB hozzájárulásával – az előbbi pontokban foglaltaktól eltérően foglaljon állást;

2. helyesli az OSZZSD alapszabályának módosítását, amely lehetővé teszi a szervezet keretében kétfajta, nevezetesen:

a) valamennyi tagvasútra kötelező;

b) fakultatíve alkalmazható

egyezmény megkötését. Továbbra is valamennyi tagvasútra kötelező hatállyal kell fenntartani a fuvarozási, a díjszabási és a kocsihasználati egyezményeket. Lehetőséget kell biztosítani ezenkívül a szervezet keretében regionális jellegű határozatok hozására és ilyen egyezmények megkötésére;

3. felhívja a pénzügyminisztert, hogy az Országos Tervhivatal elnökével, a külkereskedelemi miniszterrel, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszterrel egyetértésben vizsgálja felül a KGST-ben tárgyalt azokat a közlekedéssel összefüggő kérdéseket, amelyek a jelenlegi helyzetben Magyarországra jelentősebb devizális kihatással bírhatnak, és tegyen javaslatot e kérdések számunkra is kedvezőbb megoldására, valamint a hazai szállítási kapacitás kialakítását érintő következtetések levonására.

Csanádi György

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése a kormány részére a KGST közlekedési állandó bizottságában és a Vasutak Együttműködési Szervezetében (OSZZSD) felmerült egyes vitás kérdések rendezéséről, 1964. augusztus 8. MOL XIX–A–83–a 238. doboz, MT-jegyzőkönyvek, 294. ülés.

2 1960-ban a Koreában megrendezett, a szocialista országok vasútügyi minisztereinek konferenciáján Magyarország azért fogadta el Lengyelország javaslatát a kocsibérek emeléséről, mert nem akart egy platformra kerülni Kínával. „A magyar és mongol delegáció nem fogadta el az újabb emelésre vonatkozó javaslatot. A kínai delegáció kijelentette, csak akkor írja alá, ha egyhangú lesz a döntés. A magyar delegáció nem akarta, hogy a kínaiak kihasználhassák az ellentéteket, ezért elvileg az emelést elfogadta, azzal, hogy a részletek kidolgozását a következő miniszteri konferencián kell elvégezni. Ezzel egy évvel eltoltuk az emelést (ami kb. évi 18 millió Ft megtakarítást jelent), és biztosítottuk az egyhangúságot." (Jelentés a Koreában szeptember 17–22. között megtartott vasútügyi miniszterek 5. konferenciájáról, 1960. október 17. MOL M–KS 288. f. 25. cs. 1960. 4. ő. e.)

3 A közös vasúti kocsipark (OPW) 1964. július 1-jével kezdi meg működését.

4 Egyúttal a 3308/1964. (aug. 13.) sz. kormányhatározat szövege.

39

BEKÖTŐUTAK ÉPÍTÉSE

1966. április 29.

A bekötőutak építésének kérdésével az állam már 1945 előtt is foglalkozott. 1930-ig az új törvényhatósági utak építéséhez kapcsolva gondoskodtak a bekötőutak építéséről. Az állam 1930-ban tízéves programot dolgoztatott ki a bekötőutak szervezett kiépítésére. Ennek során 1930–1937 között 383 község (összlakosság: 442 ezer fő) bekötőútja készült el. 1945–1948 között az állam bekötőutak építésére 73 millió Ft-ot költött, ebből 632 km hosszúságú szilárd útburkolat készült el. A KPM útosztályának 1949-ben kidolgozott ötéves tervében 2500 km bekötőút építését irányozták elő. Ekkor még mintegy 343 községnek nincs bekötőútja (legrosszabb a helyzet Baranyában, Zalában, Somogyban és Borsod megyében).

A bekötőút építésének kérdése 1956 után újból és újból mint egy megoldandó, de mégsem elsőrangú fontosságú közlekedésfejlesztési kérdés merült fel. 1959. szeptember 22-én az MSZMP KB ülésén Tömpe István a következőket mondta: „A mezőgazdaságnak küzdeni kell a lóval, de mindaddig, amíg megfelelő kilométer bekötőút nincs a mezőgazdaságban, a lovat olyan mértékben, mint szeretnénk, amilyen mértékben gazdaságos lenne, kiküszöbölni nem lehet. [...] gondolkozni kell azon, hogy a bekötőutakat növeljük. [...] Egy kilométer bekötőút 550 000 forintba kerül. Ez olyan sok, hogy mi ezt nem bírjuk."

Az MSZMP PB 1965. június 8-án úgy döntött, hogy a 3. ötéves terv időszakában a még szilárd útburkolattal nem rendelkező községek felét be kell kötni az állami úthálózatba. Az ehhez szükséges mintegy 750 millió Ft-os beruházási igénnyel szemben azonban az OT csak 150 millió Ft-os keretet tudott biztosítani a bekötőút-építés céljaira. 1966-ban ebből is mindössze 18 millió Ft állt rendelkezésre. 1967. augusztus 17-én a KNEB előterjesztése alapján megtárgyalta a közúthálózat fejlesztésének, valamint a mezőgazdasági nagyüzemek bekötő- és belső úthálózatának helyzetét. 1979-ig Magyarországon összesen 6800 km szilárd útburkolatú bekötőút készült el.

Az MSZMP KB építési és közlekedési osztályának feljegyzése Szurdi Istvánhoz 1966. április 29.

A megyei tanácsok 59 önálló községbe és 308 településre vezető bekötőút építését igényelték a közlekedési tárcánál. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium ezt az igényt felülvizsgálta, 50 önálló község és 177 település bekötőút-építési igényét találta jogosnak. Az 50 önálló község 186 km hosszú, a 177 település 560 km hosszú, összesen 746 km bekötőút építését igényli.

A harmadik ötéves tervben a forgalom és a legtöbb lakos igényének kielégítése szempontjából legfontosabb bekötőutakat építik meg. Ezek szerint 46 községben 177 km hosszban 271,3 millió Ft költséggel, 53 településen 181 km hosszban

229 millió Ft költséggel, összesen 358 km hosszban 500 millió Ft-os költséggel épül bekötőút. A költségfelosztás évi ütemezése a következőképpen alakul: 1966. évben 60 millió Ft, 1967. évben 100 millió Ft, 1968. évben 110 millió Ft, 1969. évben 111 millió Ft, 1970. évben 119 millió Ft.

A harmadik ötéves terv bekötőút-építési programjából a legjobban elmaradott megyék a következőképpen részesülnek: Baranya megye 3 község, 18 település; Somogy megye 23 község, 2 település; Zala megye 14 község; Szabolcs megye 12 település; Fejér megye 10 település

A bekötőút-építési program 90 300 lakost érint, a harmadik ötéves tervben összesen 54 100 lakossal rendelkező településeket kötnek be az országos úthálózatba.

[olvashatatlan aláírás]

Az MSZMP KB építési és közlekedési osztályának feljegyzése Szurdi István részére a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium bekötőút-építési programjáról, 1966. április 29. MOL M–KS 288. f. 27. cs. 1966. 1. ő. e. Két gépelt oldal.

40

A KÖZLEKEDÉS NEMZETKÖZI KAPCSOLATAI

1966. október 11.

A közlekedési vállalatok devizaszerző, devizakímélő „hasznáról" Csanádi György miniszter mindig nagy hangsúllyal beszélt, remélve, hogy ezzel is erősíti a tárca beruházási keretekért folyó küzdelmét. Az alábbi, a kormány által formálisan támogatott, de valójában félresöpört előterjesztés célja az volt, hogy elősegítse Magyarország ismételt bekapcsolódását az európai szállítási versenybe. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 1966. október 20-ai 352. sz. ülésén a 3374/1966. sz. határozattal tudomásul vette a közlekedés- és postaügyi miniszter és a pénzügyminiszter jelentését a közlekedés nemzetközi tevékenységéről és további feladatairól. Egyben utasítja az Országos Tervhivatal elnökét, a külkereskedelmi minisztert, a közlekedés- és postaügyi minisztert, valamint a többi érdekelt országos hatáskörű szerv vezetőjét, hogy „a jelentésben szereplő feladatok és célkitűzések – a lehetőségek és gazdaságosság figyelembevételével – megvalósítására a szükséges intézkedéseket saját hatáskörükben tegyék meg".

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a kormányhoz

I. A jelenlegi helyzet és annak értékelése

A közlekedési és távközlési ágazat feladata a jelentkező belföldi és nemzetközi fuvarozási és hírközlési igények kielégítése az alapvető követelmények betartása mellett (tervszerűség, gyorsaság, biztonság, kulturáltság, gazdaságosság stb.). A II. ötéves terv időszaka alatt átlagosan 30-32%-kal emelkedett a belföldi személy- és árufuvarozási forgalom. Az egyes közlekedési ágazatoknál megkezdett rekonstrukció (vasút, hajózás) eredményeképpen lényegében sikerült a II. ötéves terv folyamán összhangot biztosítani az árufuvarozási igény és a kapacitás között. Emellett problémák jelentkeznek a speciális célú járművek mennyisége, távközlési kapacitásunk, a személyfuvarozás kulturáltsága terén. Tekintettel arra, hogy az árufuvarozásban fokozatosan megteremtődik a kapacitás és az igények összhangja, így jobban előtérbe lehet helyezni a közlekedés nemzetközi jellegű tevékenységét annak érdekében, hogy az ország fizetési mérlegét ezzel is javítsuk.

Közlekedési és távközlési vállalataink nemzetközi tevékenysége tényleges devizabevételt eredményez. Devizakímélés történik, amikor a magyar közlekedési eszközök külföldön magyar utasokat, illetve magyar export-import árukat fuvaroznak. A járművek külföldi üzemeltetésével természetesen devizakiadások merülnek fel.

A devizaszerzési és a devizakímélési funkciót lényegében egyenértékűnek kell tekintenünk, mert a devizakímélő tevékenység elmaradása effektív devizakiadást okozna.

A közlekedési és távközlési vállalatok devizabevételei és -kiadásai két csoportba sorolhatók:

– saját tevékenységgel összefüggő bevétel, kímélés, kiadás (tranzit-, export-import árufuvarozás saját közlekedési eszközzel, személyfuvarozás, postai-hírközlési forgalom, külföldön lévő magyar és a MÁV vonalain tartózkodó külföldi vasúti kocsik bérleti díja, repülőtéri leszállási és kiszolgálási díj, jutalékok, tranzitbolt);

– közvetítő tevékenységgel összefüggő bevétel (külföldi közlekedési és távközlési vállalatok által nekünk végzett export-import árufuvarozás, személyfuvarozás, hírközlés és egyéb szolgáltatások, melyeknek ellenértékét általában a magyar közlekedési vállalatok és a Masped számolják el és egyenlítik ki).

A közlekedési és távközlési ágazat 1965. évben elért effektív devizateljesítménye 492 millió dFt-ot[1] tett ki, ami 58%-kal magasabb az 1960. évi tényszámnál. A devizakímélés összege az elmúlt évben több mint 183 millió dFt volt, amely 98%-kal több, mint az 1960. évi eredmény; a devizában jelentkező költségek összege 138 millió dFt, ami 80%-kal haladja meg az 1960. évi tényszámot.

A II. ötéves terv időszakában a közlekedés és hírközlés

devizabevétele	1982 millió dFt
devizakímélése	736 millió dFt
összesen:	2718 millió dFt
üzemeltetéssel kapcsolatos kiadása	441 millió dFt
nettó devizabevétel és megtakarítás	2277 millió dFt.

A fenti eredményeket a kapacitás fejlesztése, a közlekedési és távközlési üzemek munkája mellett elősegítette a külkereskedelmi vállalatok tevékenysége is. Az elmúlt években javult a közlekedés együttműködése a külkereskedelemmel. A devizaeredmények elérésében közrejátszott az is, hogy közlekedési és távközlési vállalataink számos nemzetközi szervezetnek, egyezménynek tagjai. A tagságból eredő jogok és kötelezettségek gyakorlása során a vállalatok törekednek a gazdasági és politikai előnyök biztosítása révén devizaeredményeiket fokozni. A fenti devizaeredményekhez azt is szükséges hozzáfűzni, hogy a közlekedés és hírközlés által kitermelt dollár Ft-ráfordítási költsége (népgazdasági szintű „G" mutató alapján számítva) 25-40 Ft között van. Ez a mutató a vasúti tranzitfuvarozásnál és a nemzetközi közúti fuvarozásnál 26-28 Ft/dollár.

Az eredményeket hatékonyan segítette elő a közlekedési és távközlési vállalatoknál bevezetett prémium- és jutalmazási alaprendszer. Egyes vállalatoknál (pl. hajózás, légi közlekedés) a vezető állású dolgozók prémiumának jelentős része a devizaegyenleg teljesítésétől függ. A közlekedési és távközlési vállalatoknál alkalmazott (egyébként az ipari és építőipari nyereségrészesedési konstrukciónak megfelelő) jutalmazási alap mértéke szintén függ a devizamutatók alakulásától. E vállalatoknál általában az évente kifizetett jutalmazási alap felét képezték a devizamutatók teljesítése alapján.

A közlekedési vállalatok nemzetközi tevékenységükből származó devizabevételeik utáni állami támogatást kapnak fuvarpótlék címen (ez a konstrukció hasonló a külkereskedelmi árkiegyenlítési és importlefölözési rendszerhez). Fuvarpótlékot kötelesek viszont fizetni a vállalatok az üzemeltetés során felmerült devizakiadás

1 Devizaforint.

forintra átszámított összege után. A rendszer bevezetése következtében a külföldi szállítások nyeresége meghaladja a hasonló belföldi szolgáltatásokét, a vállalatokat érdekeltté teszi a nemzetközi tevékenység fokozásában. A fuvarpótlék-konstrukció alapján az árbevételben és a ráfordításban azonos forintértékkel szerepel a vállalatok devizatartalmú tevékenysége, ami lehetővé teszi a reálisabb elemzést és értékelést. Export-import szállításainkat részben külföldi, részben pedig magyar vállalatok végzik. Külkereskedelmi forgalmunk évről évre növekszik. Az 1965. évi export-import forgalmunk értéke az 1961. évhez képest 47,5%-kal, a devizában felmerült nettó fuvarköltség pedig 40,4%-kal nőtt. 1965. évben a devizában kifizetett fuvarozási költség 615 millió dFt volt, a közlekedési vállalatok által elért devizakímélés összege 183 millió dFt. Az elmúlt évi export-import forgalmat tehát kereken 800 millió dFt fuvarköltség terhelte. E költség megállapítása a külkereskedelem által kötött tényleges paritás figyelembevételével történt, más paritás esetén természetesen a költségek nagyságrendje plusz-mínusz irányban változhat. A külkereskedelmi és a közlekedési vállalatok kapcsolata, bár az utóbbi években folyamatosan javult, a jelenlegi gazdasági irányítási mechanizmus keretei között nem lehet elég hatékony, s a gazdaságirányítási reform keretében lényeges módosítások lesznek szükségesek. A szervezeti és együttműködési kérdések megoldásán túl (pl. Hungarocamion vállalat alapítása) mindenekelőtt pénzügyi eszközökkel biztosítandó (elsősorban a magyar közlekedési eszköz igénybevételére ösztönző tarifarendszer mellett) a hatékony együttműködés és devizaérdekeink fokozottabb érvényesítése. Alapvető célkitűzés, hogy biztosítsuk saját közlekedési eszközeink fokozottabb igénybevételét az export-import forgalom lebonyolításában.

A közlekedés és távközlés szoros kapcsolatban áll az idegenforgalommal is. A ki- és beutazók, valamint hazánkon átutazók száma évről évre jelentősen növekszik. A jelenleginél szervezettebb együttműködés szükséges az idegenforgalmi vállalatok, intézmények és a közlekedés között. (Céltudatosan törekedni kell a magyar fuvarozási eszközök igénybevételére.) Az idegenforgalmi szempontból fontos közúti hálózat korszerűsítése mellett javítani kell a gépkocsival érkezők igényeinek kielégítését (határállomások átbocsátóképességének és kulturáltságának növelése, különböző szolgáltatások nyújtása, ajándéktárgyak forgalma stb.). Az átutazóknak megfelelő valutabeváltási és pénzköltési lehetőséget kell nyújtani.

II. A devizaszerzés növelésének lehetőségei és feltételei

A III. ötéves terv során a közlekedés és távközlés további korszerűsítése, kapacitásának növelése keretében folytatódik:

- a vasúti vonóerő modernizálása, gördülőállományának rekonstrukciója;
- a hajópark korszerűsítése és bővítése;
- a közúti hálózat átbocsátóképességének és minőségének javítása;
- a közúti gépjárművek műszaki állapotának javítása;
- a nemzetközi légi forgalomban való részvételünk további növelése;
- a távközlési hálózat bővítése.

Fokozottabban tudná szolgálni a közlekedés és távközlés a fizetési mérleg javítását, ha a tervben előirányzott fejlesztési lehetőségeken túlmenően kapacitását tovább bővíthetnénk.

Magyarország idegenforgalmi jelentősége növekszik, ami további közlekedési devizaszerzési lehetőséget is nyújt.

Külkereskedelmi forgalmunk jelentős növekedése is indokolja, hogy a magyar közlekedési eszközök a nemzetközi személy- és árufuvarozásban fokozódó mértékben vegyenek részt. Jobban ki kell emellett használnunk a gazdaságföldrajzi elhelyezkedésünkből adódó lehetőségeket:

- vasúti tranzitfuvarozási szempontból hazánk fekvése kedvező;
- az országunkon 417 km hosszban átfolyó Duna a magyar hajózásnak nyújt Délkelet-, illetve Közép-Európa felé devizatermelő és -kímélő fuvarozási lehetőséget;
- jelentős fuvardíjat fizetünk ki idegen hajóstársaságoknak (1965-ben 147 millió dFt) és vasutaknak (390 millió dFt), amely összegek egy részéből tengeri hajók, illetve kamionok beállítása révén a feltételek megteremtése esetén számottevő deviza-fuvarköltséget lehetne megtakarítani;
- centrális elhelyezkedésünk a devizahozamú hírközlési tranzitútvonalak kiépítéséhez ad lehetőséget.

A devizaszerzés lehetőségei és feltételei az egyes közlekedési és távközlési szakmáknál:

Vasút

A vasúti közlekedés (MÁV, GYSEV) a személy- és árufuvarozásból, vasúti kocsik bérleti díjából és egyéb kisebb teljesítményekből 1965-ben 423 millió dFt bevételt realizált. Ez az 1960. évi bevételnek másfélszerese, 1970-re mintegy 600 millió dFt nagyságrendű bevétel, azaz több mint 42%-os felfutás elérésére látunk lehetőséget, az alábbi tényezőkre alapozva:

- a KGST-tagországok 1970. évig terjedő tranzit volumeneinek előzetes adatai szerint a forgalom további folyamatos növekedésére számíthatunk;
- emelkedik a Szovjetunió forgalma a nyugati országokkal is;
- számolunk a Jugoszlávia és Lengyelország, Csehszlovákia, NDK közötti forgalom növekedésével is (foszfát stb.);
- meg kell vizsgálni, hogy ez idő szerint a Dunán idegen hajókkal teljesített tranzitforgalomban milyen árufajták szerepelnek, amelyek egy részét helyes kereskedelmi munkával a magyar vasút számára – mint tranzitforgalmat – meg lehet szerezni;
- az új belföldi árudíjszabás kapcsán módosítjuk a vasúti tranzitkilométer-távolságokat, ami növeli a tranzitfuvardíj-bevételeinket;
- a GYSEV a saját és a MÁV vonalain átfutó tranzitteljesítményeken felül – hasonló arányban – növelni tudja az osztrák területen végzett fuvarozása során szedett vontatási bevételeit, valamint a Sopron–országhatár közötti fuvarozásból (export-, import- és tranzit-) származó tőkés devizateljesítményt.

Exportált áruink egy részét jelenleg külföldi vasúti kocsikba rakjuk, és ezért jelentős kocsibért fizetünk főleg tőkés devizában. Célul kell kitűzni, hogy a saját vasúti kocsipark növekedésének esetén e devizakiadás egy részét megtakaríthassuk. A KGST-tagországok közös vasúti teherkocsiparkjában (OPW) megvalósult kocsigazdálkodás 1965. évben mintegy 4,7 millió dFt-tal javította baráti kocsi-

bér-fizetési mérlegünket, bár – főképp tranzithelyzetünk miatt – még mindig kb. 3,5 millió dFt a forgalomban a tartozásunk. Az export növelése céljából fontos a megfelelő vasúti hűtőkocsipark biztosítása. 1965-ben beléptünk az Interfrigo szervezetbe. Tagságunk nyomán a hűtőkocsiigényt 1966-ban hiánytalanul kielégíthettük. A hűtőkocsiigény kielégítésén túlmenően bevételünk van saját kocsijaink bérbeadásából, és fizetünk az Interfrigo-kocsik használatáért. Ez a kapcsolat kétoldalú devizakihatású (bevétel és kiadás). Az ebből adódó tervezett 100 000 $ tiszta nyereséget az első évben (1965. IX. – 1966. IX.) a korábbi Masped-jutalék figyelembevételével is túlteljesítettük. Feltételezve, hogy a jelenlegi 1200 db-on túlmenően további új hűtőkocsikat bocsátunk a szervezet rendelkezésére, ezáltal még nagyobb aktív devizabevételt kívánunk 1970-re elérni. Az előző pontokban körvonalazott devizaszerzési célkitűzések akkor valósíthatók meg, ha a MÁV az 1970-ig előirányzott 18 500 db teherkocsin felül további 3000 db fedett kocsit kaphat. Ennek beszerzése kb. 18 millió dollárt (211 millió dFt-ot) tenne ki.

Az idegenforgalmi céllal hozzánk érkezők, illetve hazánkon átutazók számának növekedése alapján az ilyen címen jelentkező vasúti bevétel 1970-re megkétszereződhet.

Közúti közlekedés

Nemzetközi közúti áruszállításunk a II. ötéves terv időszakában fejlődött említésre méltóan. Amíg ugyanis 1960-ban 37 kocsiból álló járműparkkal mintegy 19 000 tonna árut mozgattunk meg, 1965-ben már 247 kamionnal 147 000 tonna árut fuvaroztunk. Utóbbi teljesítménnyel 29,7 millió dFt megtakarítást, kisebb részben tényleges devizabevételt értünk el. Az elért felfutás mellett is megállapítható, hogy e korszerű fuvarozási mód igénybevétele más fejlett országokhoz képest nálunk még arányaiban elenyésző. Figyelemmel arra, hogy a meglévő gépkocsiállomány nagyrészt tulajdonképpen nem is nemzetközi szállításra méretezett, jónak tekinthető az 1965. évi globális 28,3 Ft/dollár bérszintű devizakitermelési együttható. A kedvező hatékonyságot mutatja, hogy a korszerű, jó paraméterekkel rendelkező, nagy teherbírású gépkocsi – tőkés beszerzés esetén is – csupán a tőkés nettó devizahozamot számítva mintegy 2-2,5 év alatt devizában megtérül. Részben a fuvarozandó áruk volumene, részben a jó gazdaságosságú üzemeltetés szükségessé teszi, hogy e devizakímélő ágazatunkat fokozott ütemben fejlesszük. A fejlesztésnél célul tűzzük ki a nemzetközi forgalomban kellően nem kedvező paraméterű Škoda típusú gépkocsipark kicserélését. Ezenkívül még mintegy 200 db 20–25 tonna hasznos teherbírású gépkocsi beszerzése szükséges belföldről vagy tranzakciós hitelből, vagy más hasonló konstrukció keretében (ez utóbbi 200 db kocsi – tőkés beszerzés esetén – mintegy 4 millió dollár, azaz 47 millió dFt-ba kerül). Ennek megvalósítása esetén a KPM 1970-re lehetségesnek tartja mintegy 80-85 millió dFt nagyságrendű devizateljesítmény elérését.

Fokozott figyelmet kell fordítani – az idegenforgalom fejlődése miatt – a nemzetközi menetrendszerű és főként tőkés relációban a különjárati autóbusz-forgalomra.

Az 1965. évi 3,5 millió dFt teljesítmény 4-5-szörös felfutása lehetséges, ha elegendő, megfelelő minőségű autóbuszok állnak rendelkezésre. A vezető nélküli

személygépkocsi kölcsönzése új üzletág; 1965. évben (4800 utas, 8553 bérletnappal) 1,1 millió tőkés dFt bevételt eredményezett. További fejlesztése indokolt és előnyös. Kb. 200 db nyugati gyártmányú személygépkocsi beszerzése szükséges, melynek vételára 0,3 millió dollár, azaz 3,5 millió dFt.

Hajózás

A folyami és tengerhajózás 1965-ben 108 millió dFt devizabevételt, illetve kímélést ért el. A magyar folyamhajózás 1,2 millió tonna (jelentős részben a szovjet érc, importirányú) fuvarozásával 71,6 millió dFt, a folyami–tengeri, illetve tengeri hajózás pedig 174 000 tonna áru elszállításával, 36,4 millió dFt devizabevételt, illetve -kímélést teljesített. A forgalom fejlesztésének lehetőségei:

- a Duna – elsősorban tőkés devizamegtakarítást jelentő – felső szakaszán, a magyar export, import fokozott vízi útra terelése;
- a tengerhajózási kapacitás növekedése nyomán a Mahart uszálykapacitásának a magyar tengeri hajók áruellátására történő átállítása;
- a magyar tengerhajózás szerepének emelése az export-import küldeményeink továbbításában. A kapacitás jobb kihasználása érdekében a külföldi hajóstársaságokkal az együttműködést javítani kell (pl. az IBUSZ azokat a hajóstársaságokat vegye igénybe az általa szervezett csoportos hajóutakra, amelyek részünkre viszonzásként áruszállítást biztosítanak);
- 1964. évben az 1,1 millió tonna nagyságrendű tengerentúli magyar export-import forgalomnak csak 10,6%-át teljesítették a magyar hajók.

A tengerhajózás fejlesztésének gazdaságosságát mutatja, hogy az 1965. év végén belépett 4 db 1650 tonnás hajó teljesítményei 1966. június végéig az egyik hajó devizában számított vételárát már kitermelték. Egyrészt az elszállításra váró áruvolumenek, másrészt a kedvező devizagazdaságosság miatt a Bulgáriától már megrendelt 2 db 5000 tonnás hajón 1970-re további, összesen mintegy 20 000-25 000 tonna újabb tengeri hajókapacitás beszerzését tartjuk indokoltnak. Ilyen nagyságrendű mélytengeri hajóparkkal kb. évi 250 000 tonna árut tudnánk fuvarozni. Valamennyi tényező figyelembevételével a magyar hajózás 1970. évi devizateljesítményeit 220 millió dFt-ra kívánjuk fokozni. Az ilyen célra terven felül beszerezni javasolt tengerjáró hajók megtérülési ideje viszonylag kedvező, számításunk szerint nettó devizahozam alapján – 10 000 tonnás hajónál – 5 év (1 db 40 000 tonnás hajó beszerzése 2,5 millió dollár, azaz kereken 30 millió dFt).

Légi közlekedés

Légi közlekedésünk a II. ötéves terv időszakában lényegesen növelte teljesítményeit. 1965-ben – 84,5%-kal nagyobb nemzetközi vonalhosszon – teljesítményi értéke 334,3%-kal volt több, mint 1960-ban. Az 1965. évi devizateljesítmény 91 millió dFt, amelyből 79 millió dFt tőkés, 12 millió dFt klíring rubel. Az üzembe állított nagy kapacitású IL–18-as repülőgépek lehetővé tették, hogy korszerű színvonalon bekapcsolódjunk a nemzetközi légi forgalomba, elsősorban olyan viszonylatokban, ahol kapcsolataink ezt gazdasági és politikai szempontból indokolttá tették. A repülés az egyik leggyorsabban fejlődő közlekedési ágazat, vi-

szont korszerű színvonalon teljesítményeket csak akkor tud nyújtani, ha lépést tart a technika fejlődésével. Ez azt is jelenti, hogy további teljesítménynövekedést akkor tudunk elérni, ha a repülőgéppark mennyiségét és minőségét megfelelően fejlesztjük. Lehetőséget látunk mintegy 150 millió dFt nagyságrendű bevétel elérésére az esetben, ha 1970-ig az eddig még üzemben lévő IL–18-as típusú gépek mellett legalább 4 db sugárhajtású, közepes kapacitású (előreláthatólag TU–134) repülőgép kerül beszerzésre, melynek beszerzési értéke nagyságrendileg 100 millió dFt. Az ily módon 11 db-ra növekvő repülőgéppark birtokában az alábbi intézkedések megtételéhez kapcsolódva kívánjuk e bevételt elérni:

- Jelenleg mintegy 51,4 millió dFt, túlnyomórészt tőkés légitársaságok javára való kifizetés történik magyar utasok miatt. Elsősorban az itt érintett viszonylatokban helyes járatokat indítani és ezáltal e devizakiadást csökkenteni;
- a meglévő viszonylatokat ez idő szerint átlagosan 50%-os kapacitáskihasználással üzemeltetjük. A kereskedelmi munka fejlesztésével a kihasználási %-ot növelni kívánjuk;
- az aktív és passzív magyar idegenforgalom lebonyolításában alkalmas konstrukció igénybevételével a Malév menetrendszerű és különjáratait fokozottabban kívánjuk foglalkoztatni;
- intenzívebben kívánjuk a menetrendszerű járatok árukapacitását hasznosítani és a személyforgalomból – időlegesen vagy állandó jelleggel – kivont gépeket árufuvarozásra felhasználni.

[...]

III. Következtetések és célkitűzések

Az előterjesztésben foglaltakat is figyelembe véve a közlekedés és távközlés olyan ágazatnak tekinthető, amely a belföldi fuvarozási igények kielégítésén túlmenően – különösen a III. ötéves tervidőszakban – egyre inkább alkalmassá válik arra, hogy az ország fizetési mérlegének egyenlegét javítsa. Ezen célkitűzés elérése érdekében a III. ötéves terv során az alábbi lehetőségek útján kell a megoldást keresni:

1. Az ez idő szerint megtervezett eszközfejlesztés mellett 1970-re a devizabevételek és -kímélések együttes összege mintegy 800-850 millió dFt-ot fog kitenni. További kb. 400 millió dFt nagyságrendű egyszeri befektetést jelentő eszközök beszerzése esetén ez a bevétel 1970-re 1,1 milliárd dFt-ra növelhető.

2. Az eddiginél lényegesen nagyobb arányban és mértékben kell bővíteni a tranzakciók útján a kapacitást (szakmák sajátosságának megfelelően kell meghatározni a tranzakció és visszafizetés feltételeit).

3. Felülvizsgálandó – fizetési mérleghelyzetünkkel összhangban – az éves tervek készítése során egyes közlekedési eszközeink exportja (pl. hajó, autóbusz, motorvonat, távbeszélő-központok stb.) abból a szempontból, nem gazdaságosabb-e ezeket devizaszerzés céljából magyar közlekedési és távközlési vállalatoknak átadni. A lehetőségek, valamint a gazdaságosság figyelembevételével kell az exportot meghatározni, illetve törekedni a magyar közlekedési és távközlési vállalatok állóeszköz-ellátásának növelésére.

4. A devizaszerzéssel és -kíméléssel összefüggő közlekedési és távközlési kapacitásfejlesztés általában közvetlenül nem igényel építési mutatót (építési kapacitást, építőanyagot, munkaerőt), rövid idő alatt devizában megtérül, és a belépés után azonnal többlet-devizateljesítményt hoz. Az említett eszközfejlesztés nem növeli a beruházási igény és a lehetőségek közötti feszültséget.

5. A III. ötéves terv során gondoskodni kell arról, hogy export-import forgalmunk folyamatosan növekvő hányadát magyar közlekedési eszközökkel bonyolítsuk le (ennek meg kell teremteni a szervezeti, díjszabási, elszámolási, érdekeltségi stb. feltételeit is, különös tekintettel az új gazdasági mechanizmus alapvető követelményére). Különös figyelmet kell fordítani azokra a tőkés tarifaemelési intézkedésekre, amelyek a magyar külkereskedelem piaci lehetőségeit rontják (pl. legutóbb vasúti tarifaemelés az NSZK-ban, Ausztriában stb.) és fokozottan alkalmazni a devizakímélő magyar fuvareszközöket. Ehhez szorosan kapcsolódik az export-import forgalomban az eladási, illetve vételár paritásának kérdése. Törekedni kell arra, hogy ahol ez számunkra előnyös, alternatív paritáson történjék az ajánlat és a szállítási mód kijelölése.

6. A fizetési mérleg javítása érdekében az Országos Tervhivatallal együtt megvizsgálandó, hogyan lehetne további 3000 db fedett vasúti teherkocsit beszerezni.

7. A nemzetközi gépjármű-fuvarozó kapacitás fejlesztésére legalább 200 db 20-25 tonna teherbírású tehergépjárművet és 200 db nyugati gyártmányú személygépkocsit célszerű beszerezni.

8. A nemzetközi légi forgalom növelése céljából 4 db közepes kapacitású, korszerű repülőgép beszerzésének lehetősége megvizsgálandó. Kedvező hatékonyság esetén a beszerzés megoldandó.

9. Az Országos Tervhivatallal együtt megvizsgálandó, hogy az export-import forgalom várható alakulása és a hajótér kihasználhatósága függvényében milyen nagyságrendben gazdaságos a hajókapacitásunkat növelni.

10. Az idegenforgalomból származó devizabevételeink növelése érdekében szervezett együttműködést kell biztosítani az idegenforgalmat bonyolító vállalatok, intézmények és a közlekedési vállalatok között.

11. A magyar közlekedési eszközök külföldi üzemeltetésével kapcsolatos devizakiadások csökkentésére intézkedéseket kell tenni (javítás, üzemanyag stb.).

12. Az új gazdaságirányítási rendszer elveivel összhangban pénzügyi eszközök és nem utasítások igénybevételével preferálni kell a devizakímélő ténykedést ellátó magyar közlekedési eszközöket az idegen szállítóeszközök terhére.

[...]

A KPM előterjesztése a kormányhoz a közlekedési és távközlési ágazat nemzetközi tevékenységéről és további feladatairól, 1966. október 11. 3374/1966. Korm. határozat melléklete, 1966. október 20. MOL XIX–A–83–a 262. doboz, 352/1966. Szigorúan titkos, 16 gépelt oldal, mellékletek nélkül.

41

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA SORON LÉVŐ FELADATAI

1967. június

Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter alább közölt előterjesztését az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága 1967. június 29-i ülésén tárgyalta meg az előterjesztő és Klézl Róbert bevonásával. A bizottság egyetértett azzal, hogy a közlekedés soron lévő feladata a körzetesítés. Úgy vélték, a körzetesítés irányelvei helyesek, tükrözik a társadalmi munkamegosztást. A körzetesítésről tízéves program (1970–1980) elkészítését írták elő. Az 1968–1970 között sorra kerülő változtatásokat (vasútállomások bezárását és a vonalmegszüntetést) a közlekedés- és postaügyi miniszter saját hatáskörében – egyeztetve az érintett megyékkel – megvalósíthatja. Célul tűzték ki, hogy a tízéves program egyeztetésére a KPM hozzon létre az illetékes fuvaroztatók, az Országos Árhivatal, a Pénzügyminisztérium és az Országos Tervhivatal bevonásával egy tárcaközi bizottságot, és a tízéves programot 1968-ban vitassák meg a megyei tanácsok VB-ülésein, majd ezt követően kerüljön a PB és a KB, legvégül az Országgyűlés elé. Ebből az előterjesztésből, illetve a megtárgyalását követő bizottsági határozatokból „nőtt" ki az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció.

Csanádi György előterjesztése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának

I. A közlekedéspolitika megoldandó fő feladatai a következő 10-15 éves fejlesztési időszakban

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint az ipar területi elhelyezkedésében, a nagyüzemi szocialista mezőgazdaság kialakításában történt előrehaladás, továbbá a közúti forgalom és általában a közlekedési technika fejlődése következtében a szállítás szerkezete is megváltozott. Ennek megfelelően szükségszerűvé vált a közlekedési rendszer korszerűsítése is, amely elsősorban az utasok és áruk 99%-át szállító vasúti és autóközlekedés új szemléletű fejlesztésére és a két közlekedési ágazat közötti munkamegosztás és együttműködés fokozására irányul. A közlekedési rendszer racionalizálása világszerte a közlekedéspolitika előterébe került.

A hazai közlekedés gerince a 120 évvel ezelőtti gazdasági és technikai viszonyok között kialakult vasúthálózat, amelynek műszaki berendezései – főleg a mellékvonalakon – jórészt elavultak. A magyar vasúthálózat európai viszonylatban a legsűrűbbek közé tartozik, az állomások igen közel épültek egymáshoz.

Az ország 9532 km hosszú vasúti hálózatából a 4060 km terjedelmű törzshálózatra és fővonalakra a szállítási összteljesítmények 91%-a, az 5472 km-t kitevő mellékvonalakra és keskeny nyomközű vasutakra mindössze 9%-a jut. Ezen belül 1217 km rendes és 1245 km keskeny nyomközű vonalon csupán az összteljesítmény 1,22%-a bonyolódik, vagyis a közlekedés szempontjából kihasználatlannak tekinthető (1–2. sz. tábla és térkép), bár jelentősége – a helyi körülmények figyelembevételével – nagyobb súlyú.

A vasútállomások közel 44%-án a kocsirakományú forgalom évről évre csökken, és jelenleg a fel- és leadást együttvéve a napi 3 vasúti kocsi mennyiséget sem éri el. (Ez a kocsiszám a szezonális ingadozást nem veszi figyelembe, mert ha valamelyik állomáson pl. a cukorrépa-forgalom csak az év 1-2 hónapjában jelentkezik, ott erre az időre korlátozva célszerű az áruk feladásának a lehetőségét biztosítani.) Az elaprózott, sűrű állomási rendszer nem biztosítja a technikai fejlődés (dízel- és villamos mozdonyok, a nagy raksúlyú vasúti kocsik, nagy terhelésű vonatok közlekedése) előnyeinek gazdaságos kihasználását. Az elavult mellékvonali hálózat és a kis forgalmú állomások közeljövőben esedékes felújítása miatt dönteni kell arra vonatkozólag, hogy ezek felújításra kerüljenek-e, vagy az anyagi erőforrásokat a nagy forgalmú hálózat korszerűsítésére fordítsák, és a kis forgalmú vonalak és állomások forgalmát – az úthálózat megfelelő kiépítésével és teherautók, autóbuszok biztosításával – közútra tereljék át.

A 29 200 km hosszú országos közúthálózatból 13 600 km pormentes, 14 000 km pedig makadámburkolatú. A közúthálózat sűrűsége ugyan elmarad az európai átlagtól, ennek ellenére jelenleg a települések több mint 90%-a kiépített úttal kapcsolódik az országos úthálózathoz. A gépjárműállomány erőteljesen növekszik: a teherautók száma 1960-hoz viszonyítva csaknem megkétszereződött, ez azonban a közúti közlekedés tervezett arányú növeléséhez képest kevés. A vasúti és közúti közlekedés vázolt helyzetéből kiindulva következtetéseket egyoldalúan levonni nem helyes. A közlekedés feladata, hogy a vele szemben támasztott személy- és áruszállítási igényeket maradéktalanul kielégítse. A közlekedéspolitika kialakításánál tekintettel kell lenni a termelőerők fejlődésére, a termelés területi szerkezetében történő változásokra, a településfejlesztési elképzelésekre, az iparteleptés politikai elveire és a következő években várható fejlesztésére, a területi egységek (megyék, régiók) és települések komplex fejlesztési elképzeléseire, ezek közlekedési vonatkozásaira, a várható nagyberuházások anyagszállítási igényeire és – nem utolsósorban – az új gazdaságirányítási rendszer folytán kialakuló munkamegosztásra is.

Az ország földrajzi helyzete természetes átmenetet képez kelet–nyugati és észak–déli irányban. A tranzitforgalom mellett az egyre növekvő külkereskedelem érdekében végzett export- és importforgalom – a vasúti közlekedés 1966. évi árutonnakilométer-teljesítményének már 44,4%-át tette ki, amely az ország devizamérlege szempontjából is igen jelentős. A fejlett és gyors továbbítási lehetőséget biztosító közlekedési rendszer kiépítését ez a körülmény is megköveteli.

A közlekedéspolitika feladata olyan fejlesztési, üzemszervezési, díjszabási stb. intézkedéseket tenni, amelyek egyrészt biztosítják a szállítási szükségletek gyors, biztonságos, pontos és olcsó kielégítését, másrészt a közlekedés belső szerkezetét és rendjét úgy módosítják, hogy az a lehető legkisebb ráfordítással minél gazdaságosabb eredményt hozzon. Ennek érdekében a közlekedéspolitika fontosabb feladatai közé tartozik:

– A közlekedés minőségi munkájának fokozása keretében a szállítás gyorsaságának, biztonságának és gazdaságosságának növelése.

– A közlekedési ágazatok összehangolt, arányos fejlesztése, az ország közlekedési hálózatának összefüggő, valamennyi települést bekapcsoló kiépítése.

– A közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás fejlesztése olyan irányban, hogy az egyes ágazatok sajátos teljesítőképességét maximálisan kifejthessék.

– A közlekedési ágazatok együttműködésének, közös fuvarozásainak fokozása, melynek alapján a háztól házig továbbítás minden gondját elvállalják a fuvaroztató helyett.

– A közlekedési kapacitás növelése, a pályák, állomások átbocsátóképességének fokozása, korszerű vontatóberendezések, járműpark, úthálózat stb. biztosítása.

– Az 1968. január 1-jétől érvényes önköltségre alapozott maximális díjakat tartalmazó díjszabás helyes alkalmazása, amely ösztönzi a fuvaroztatókat a járművek jobb kihasználására, az indokolatlan fuvarozási igények csökkentésére, de támogatja a népgazdaság fejlődése szempontjából szükséges építési, termelési feladatokat.

A felsorolt feladatok eredményes végrehajtását szolgáló egyik legfontosabb – megoldásra váró – közlekedéspolitikai célkitűzés: a körzetesítés.

II. A körzetesítés irányelvei

- Az egyre növekvő szállítási igények kielégítése érdekében az eddiginél koncentráltabb, tehát kevés számú, megfelelő műszaki színvonalon kiépített gócponton, hatékony, modern vasúti üzem kialakítása. Ezért szükséges a megmaradó vasúthálózat továbbfejlesztése, a pályák teherbíró képességének növelése, korszerű szállítóeszközök és biztosítóberendezések alkalmazása az automatizálás széles körű kiterjesztésével.
- A vasúti törzshálózat (1. sz. tábla) koncentrált korszerűsítésével párhuzamosan a gazdaságtalan üzemű, kis forgalmú mellékvonalak forgalmának fokozatos közútra terelése. Az úthálózat kiépítésével egyidejűleg a keskeny nyomközű vonalak fokozatos felszámolása (2. sz. tábla).
- A körzetesítési terv végrehajtása során 1141 állomásból előreláthatólag mintegy 500 állomáson (44%) a kocsirakományú áruforgalom megszüntetése, a közúti fuvarozás feltételeinek előzetes biztosítása mellett. (Azokon az állomásokon, ahol az átlagos napi fel- és leadás együttesen három vasúti teherkocsinál kisebb, a kocsirakományú áruforgalom megszüntetése már folyamatban van.)
- A megmaradó vasútállomásokon a rakodások gépesítése.
- A körzeti (76) és forgalomfelvevő (217) állomásokhoz kapcsolódó kiegészítő közúti fel- és elfuvarozás, valamint a járulékos rakodás egységes, összefüggő „fuvarozási lánc"-ot képez, amelynek szervezése a vasút feladata. A többletráfordítások és megtakarítások – ilyen körülmények között – ugyanannál a közlekedési ágazatnál jelentkeznek.
- A fuvaroztató szabadon választhat a közlekedési ágazatok kötött. A körzeti állomás és telephelye között maga is fuvarozhatja áruját, de ebben az esetben vállalnia kell a rakodás szervezésével, a kocsiálláspénzzel, rakhelybérletek fenntartásával stb. járó gondokat és terheket.

- A körzetesítési program megvalósítása a fuvaroztató számára a fuvarköltségek vonatkozásában az előzővel szemben hátrányosabb helyzetet nem teremthet. A megszűnő vasútállomások viszonylatában a „vonatpótló" közúti járművek igénybevételéért a vasút – néhány évre szóló érvénnyel – a megszűnő állomásig a vasúti, onnan a gépjármű-díjszabás szerinti fuvardíjat számítja fel.
- A közúti hálózat kiépítésének és a gépjárművek beszerzésének összhangba hozása a vasúti vonalak forgalmának beszüntetésével és az állomások számának csökkentésével. Megszüntetésre tehát csak akkor kerülhet sor, ha a közúti hálózat megfelelő minőségű kiépítése és a szükséges járművek beállítása már megtörtént.
- A közúti hálózat korszerűsítése – a vasúthoz hasonlóan: törzshálózat, főútvonal és mellékútvonal kategorizálással – a várható forgalom arányában nemcsak a belföldi szállítások gazdaságos lebonyolítását szolgálja, hanem az idegenforgalom fejlesztése révén kedvező devizatermelést is eredményez.
- A közlekedés rekonstrukciójával párhuzamosan a korszerű árutovábbítási módszerek fejlesztése, elsősorban a rakodólapok, szállítótartályok kiterjedtebb alkalmazása és ezek rakodásának komplex gépesítése.
- A megszűnő vonalakon és állomásokon a személyszállítási igények – szükségletnek megfelelő – kielégítése.

A körzetesítés várható gazdasági kihatásai

Az eddig végzett gazdaságossági számítások – bár sok vonatkozásban csak közelítő pontosságúak – azt mutatják, hogy a körzetesítés nemcsak a közlekedés, hanem a népgazdaság számára is előnyös.

1. A kis forgalmú vasútvonalak felszámolásával kapcsolatos költségkihatások vizsgálata szerint a program teljes megvalósítása (a felújítás elmaradásából, a vonalak felszedéséből visszanyert anyag és terület értékéből, a szükséges útkorszerűsítési és -építési költségek levonása után) több mint 5 milliárd forint megtakarítást jelent (3. sz. tábla). A vasúti járművekben mutatkozó megtakarítást, amely megközelítőleg fedezné a közúti teherautó- és autóbusz-beszerzés költségét, a számítás nem vette figyelembe.

2. A körzetesítés megvalósításával kapcsolatos aktív és passzív hatások nagy vonalakban kiegyenlítik egymást (4. sz. tábla). A passzív hatások között 180 millió forint összegben szerepel a körzetesítéssel kapcsolatos többlet-útépítés és – a tengelynyomás növekedése miatt szükséges – útkorszerűsítés költsége. Az áruforgalomra berendezett vasútállomások átlagos távolsága 7,1 km-ről 13 km-re, a közúti árufuvarozási távolság pedig 3,8 km-ről 5,6 km-re emelkedik. A közúti fel- és elfuvarozás viszonylag kis áruvolumene miatt ez számottevő gépkocsitöbbletet nem jelent, mert a meglévő gépkocsipark üzemi mutatóinak javulását eredményező szervezési intézkedésekkel és a fejlődés során belépő nagyobb teherbírású gépkocsik révén biztosítható.

3. A közlekedésen belüli üzemi megtakarítás – a jelenlegi forgalmi viszonyok figyelembevételével készült részletes tanulmány szerint, az összetett fuvarozási és rakodásgépesítési tevékenységet felölelően – megközelítően évi 200 millió forintot tesz ki (5. sz. tábla), mely a későbbi években ennek többszörösére is emelkedhet.

A költségkihatásokat feltüntető 3–5. sz. táblák számadatai azt igazolják, hogy a körzetesítés végrehajtása a népgazdaság külső erőforrásait nem veszi igénybe, a közlekedésen belüli eszközátcsoportosítással, illetve a központi fejlesztési keretek ilyen célú bontásával fedezhető. A megvalósítás során az évről évre jelentkező közlekedésüzemi előnyök lehetővé teszik, hogy a felszabaduló erőforrások a közlekedési ágazatok fejlesztésére felhasználhatók legyenek.

A körzetesítés bevezetésével a közlekedési dolgozók létszámában számottevő megtakarítás érhető el (rakodás gépesítése, egyszerűsített forgalmi szolgálat stb.). A vasútnál felszabaduló mintegy 1300 főre a forgalom várható emelkedésével és a szolgáltatások minőségének javításával a közlekedésen belül a későbbiekben szükség lesz.

A számszerűsíthető hatásokon felül további előnyt jelent a fuvarozás meggyorsítása, a szolgáltatások minőségének javulása, a nehéz fizikai munkát kívánó teljesítmények gépesítése stb.

A terv végrehajtása során a közlekedés a fuvaroztatók igényeit nemcsak magasabb színvonalon elégíti ki, hanem az évről évre növekvő közlekedésüzemi megtakarítások révén olcsóbbá válik a fuvarozás, és ez közvetve az életszínvonal javulását eredményezi.

III. A körzetesítés megvalósításának programja: szükséges intézkedések

Elkészült a vasúti kocsirakományú áruforgalom körzetesítésének tervvázlata, amelynek egyeztetése az érdekelt államigazgatási és tanácsi szervek termelési, településfejlesztési, raktártelepítési stb. igényeivel folyamatban van. A javaslatok, észrevételek, fejlesztési tervek figyelembevételével a tervvázlatból részletes körzetesítési terv készül, melynek alapján a körzetesítés a vonali elv figyelembevételével – tehát vasúti vonalszakaszonként – ütemesen hajtható végre. A gyorsabb vontforgalom és elegymozgásból származó közlekedésüzemi előnyök csak így érvényesíthetők.

Az egyes szakaszok körzetesítésének felülvizsgálati munkájába be kell vonnia megyei (és helyi) tanácsokat is, velük kell egyeztetni a terület- és településfejlesztési koncepciókat és azok közlekedési igényeit. A tényleges megvalósítást területi vizsgálat előzi meg, és döntésre csak a helyi felmérések eredménye, az aktív és passzív hatások gondos egybevetése alapján kerül sor. A körzetesítés a következő években lépcsőzetesen csak akkor és ott vezethető be, amikor és ahol a forgalom átterelésére a feltételek biztosítottak.

A körzetesítés és ezen belül a kis forgalmú vasútvonalak és állomások felszámolása nemcsak az árufuvarozást, hanem a személyforgalmat is érinti. A forgalomátterelés eddigi tapasztalatai azt mutatják, hogy a vonatok helyett beállított autóbuszokon az utasforgalom megnövekszik A vonalbeszüntetéseknél tehát fokozott gondot kell fordítani az autóbuszigény kielégítésére. Az állomásbeszüntetéseknél – a szükségletek felmérésétől függően – fenn kell tartani a személyszállítás

jelenlegi rendszerét. Az átereléssel kapcsolatban a fogyasztói ár kategóriájához tartozó díjszabások és kedvezmények rendezése külön vizsgálatot tesz szükségessé.

A körzetesítési terv kialakítása során még sok feladat megoldásával kell számolni. A tárca kutatóintézetei tovább vizsgálják a rendszer hatékonysági elemeit, a népgazdaságban jelentkező további gazdasági hatásait.

A sokrétű, nagy gondosságot és előrelátást kívánó körzetesítési terv – a Politikai Bizottság egyetértése esetén, az adott lehetőségek figyelembevétele mellett – mintegy 10-15 év alatt valósítható meg. Végrehajtása a vasúti dolgozók körében kismértékű átcsoportosítást tesz szükségessé, amit az anyagi érdekeltség elvének érvényesítésével célszerű elősegíteni.

A körzetesítési program összes beruházásigénye kb. 925 millió forint. Ebből a harmadik ötéves terv hátralévő éveire mintegy 150 millió, a negyedik ötéves tervidőszakra kb. 225 millió forint esik. A beruházási igények előirányzása annak figyelembevételével történt, hogy a III. ötéves terv keretei már adottak és a további tervidőszak lehetőségei is korlátozottak. Elméleti számítások szerint a teljes program végrehajtása után a megtakarítások és ráfordítások különbsége kb. +5 milliárd forint, amihez évenként mintegy 200 millió forint üzemi megtakarítás járul.

A terv végrehajtása után a vasút 2746 km hosszú törzshálózata és 1314 km-es fővonali hálózata nagy teherbírású sínhálózattal és korszerű biztosítóberendezéssel épül ki, a gőzmozdonyok helyett villamos és dízelmozdonyok közlekednek, a vasúti teherkocsik raksúlya számottevően emelkedik. A közúthálózat fejlesztése során az ország valamennyi helysége bekapcsolódik az országos közlekedési hálózatba.

A gépjárműállomány a program végrehajtása érdekében kb. 450 db tehergépkocsival és mintegy 300 autóbusszal növekszik.

A vázolt irányelvek elfogadása és az ennek végrehajtása érdekében teendő intézkedések a fuvarozás új, korszerű alapjait teremtik meg.

A vasúti és közúti közlekedés munkamegosztásának új rendje nemcsak a közlekedés dolgozóit, hanem a fuvaroztató vállalatokat és a lakosságot is érinti, ezért csak az érdekeltek egyetértő, segítő támogatásával valósítható meg. A régi, a megszokottól való eltérés, a munkamódszerekben szükségszerű változás alapos politikai meggyőzést és szakmai előkészítést igényel, ezért a területi pártszervek az államigazgatási szervekkel és gazdasági vezetőkkel együtt segítsék a bevezetésre kerülő intézkedések politikai, társadalmi, gazdasági előkészítését, aktívan vegyenek részt a program végrehajtásában.

Határozati javaslat

1. A Gazdaságpolitikai Bizottság a közlekedéspolitika soron lévő feladatait tartalmazó előterjesztéssel egyetért és javasolja a Politikai Bizottságnak megküldeni.

2. Az érdekelt minisztériumok és megyei szervek a részükre megküldött körzetesítési tervvázlatot egyeztessék saját telepítéspolitikai terveikkel, és 1967. év végére a KPM-mel közösen készítsenek részletes körzetesítési tervet.

3. A közlekedés a bevezetésre részletes ütemtervet készítsen.

4. A vonali bevezetést megelőző részletes helyi vizsgálatot a közlekedés és a megyei szervek közösen hajtsák végre.
5. A személyszállítás racionalizálására – amely a lakosság életszínvonalának alakulására is kihat – külön vizsgálat szükséges.

Dr. Csanádi György

1. sz. táblázat

A vasúti vonalhálózat megoszlása jellege, hossza és az összforgalomban való részesedése szerint (rendes nyomköz)

Jellege	A vonal hossza		Részesedése a forgalomból
	km	%	%
Törzsvonal	2746	34	76
Fővonal	1314	16	15
Mellékvonal	4043	50	9
Összesen	8103	100	100

2. sz. táblázat **Gazdaságtalanul üzemelő vonalak hossza**

Megnevezés	A vonalak		
	száma	hossza, km	részesedése a forgalomból, %
MÁV-mellékvonal, rendes nyomközű	47	1217	1
MÁV keskeny nyomközű vonal	10	346	0,2
Gazdasági vasutak, keskeny nyomközű vonalak	25	899	0,02
Összesen	82	2462	1,22
Megjegyzés: A táblázatban közölt adatok a gazdaságtalanul üzemelő MÁV rendes és keskeny nyomközű, valamint GV-vonalakra vonatkoznak.			

3. sz. táblázat

Kis forgalmú vasútvonalak felszámolásának költségkihatása (millió forint)

Megnevezés	Időszak				Összesen
	1968–1970	1971–1975	1976–1980	1980	
Ráfordítás					
Közúti beruházási költség	195	286	138	3	622
Megtakarítás					
Elmaradó felújítások értéke	1121	1776	1468	321	4686
Bontásból származó visszanyerémények, felszabaduló épületek és telepek értéke (a bontási költség levonásával)	250	532	485	175	1442
Összesen	1271	2308	1953	496	6128
Egyenleg (megtakarítás)	1176	2022	1815	493	5506
Megjegyzés: A végzett számítások alapján a vasútvonalakon az elmaradó járműberuházások értéke fedezi az autóközlekedésnél felmerülő többlet-járműbeszerzés értékét.					

Forrás: A tárca kutatóintézetei által készített összefoglaló jelentést kiegészítő számítási anyag.

4. sz. táblázat

A körzetesítés bevezetésével kapcsolatos költségek alakulása

Megnevezés	Millió Ft	Millió Ft
1. Körzeti és forgalomfelvevő állomások kialakításának beruházási költségigénye		
Állomási vágányok	368	
Rakodótér és hozzájáró út	180	
Közúti hídmérleg	75	
Rakodásgépesítés	81	
Magasépítés	41	
Ráfordítás összesen		745
2. Útépítési szükséglet		
Többletberuházás	167	
Többletfelújítás	13	
Ráfordítás összesen		180
3. Jármű		
Vasúti mozdony megtakarítás	–522	
Vasúti teherkocsi megtakarítás	–277	–799
Gépkocsibeszerés	90	90
Megtakarítás összesen		–709
4. Vasútállomások felújításánál megtakarítás		
Fővonalon	–87	
Mellékvonalon	–93	
Megtakarítás összesen		–180
5. Összesítés		
Ráfordítás	925	
Megtakarítás	–889	
Egyenleg	36	

5. sz. táblázat

Üzemiköltség-megtakarítás (a teljes körzetesítés után)

	Millió Ft/év
Vasúti fuvarozásnál	76,8
Közúti fuvarozásnál	51,8
Rakodásnál	61
Összesen	190,1

Forrás: A tárca kutatóintézetei által készített összefoglaló jelentés.

Előterjesztés az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a közlekedéspolitika soron lévő feladatairól, 1967. június. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 131. ő. e. 17 gépelt oldal, eredeti példány.

42

A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA KONCEPCIÓJA

1968. szeptember

A kormány 1968. szeptember 5-én tárgyalta a közlekedéspolitikai koncepciót. A koncepció minisztertanácsi vitájában Veres József munkaügyi miniszter szóvá tette a közúti közlekedés várható munkaerőigényének növekedését (8-10 ezer férfi munkavállaló), illetve a vasúti munkaidő-csökkentés kérdését. Vályi Péter pénzügyminiszter kiemelte, hogy a program önmagát képes finanszírozni, és az ütemezést úgy is el lehet végezni, hogy az önfinanszírozás minden időpontban megvalósuljon. Támogatta, hogy a vasútbezárások miatt magasabb tarifákkal szállítani kényszerülő üzemek három éven át a többletterheiket a közlekedéspolitikai alapból fedezzék. Szurdi István nagy elismeréssel nyilatkozott a koncepcióról, amelyet műszakilag megalapozottnak, közgazdaságilag pedig indokoltnak tartott. Csanádi György a vasút átszervezésének szükségességéről beszélt, amelyet rendkívül komoly munkának nevezett. Ez – szerinte – politikailag még nehezebb feladat, mint a közlekedéspolitikai koncepció elfogadása, ezért „egyelőre nem szerettük volna, hogy nagyon széles körben és szélesebb folyamatában legyen ismert, mert ez bizonyos fokig a vasutasok körében zavart kelthetne."

Az „Előterjesztés a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormányhoz a közlekedéspolitikai koncepcióról" című, 1968 augusztusában elkészített dokumentum (MOL XIX–A–82a 402. jegyzőkönyv, 1968. szeptember 5.) szövegének közlésétől eltekintettünk.

A kormány elfogadta a határozatai javaslatot, azzal a kikötéssel, hogy azt még nem hirdetik ki. Ha a vasútról szóló törvény parlamenti tárgyalásán módosító javaslatok merülnek fel, akkor a koncepció átdolgozva ismételten a kormány elé kerül, ha módosítás nem lesz, akkor az Országgyűlés ülése után kihirdetik. A közölt dokumentum az Országgyűlés által elfogadott program hivatalos, nyilvánosságra hozott szövege, a magyarországi közlekedéspolitika első, valamennyi ágazattal foglalkozó koncepciója. Célja: az ország 19. századi vasúthálózati szerkezetét és az ennek alárendelt úthálózatot összhangba hozni a 20. század motorizációs fejlődésével.

A) Az Országgyűlés által elfogadott program szövege

Bevezetés

Az elmúlt két évtized során a szocialista iparosítás, a nagyüzemi mezőgazdaság megszervezésének eredményeként jelentős mértékben megnövekedett az ország gazdasági ereje, gyarapodott a nemzeti vagyon, korszerűsödtek a termelés technikai felszerelései, berendezései.

Az ipari termelés gyors ütemű fejlődése, az ipar területi megoszlásában bekövetkezett változások, a szocialista mezőgazdaság fejlődő termelési eredményei, az ország fokozódó részvétele a nemzetközi munkamegosztásban nagymérték-

ben növelték a közlekedés áruszállítási feladatait. A foglalkoztatottság növekedése, az emelkedő életszínvonal az eltelt időszak során a személyszállítási teljesítmények megtöbbszöröződésével járt.

A népgazdaság erőforrásai által adott lehetőségek keretei között jelentős erőfeszítések történtek a közlekedés fejlesztésére is. Ezek eredményeként a második világháború súlyos rombolásaiból helyreállított közlekedés alapvető szállítási feladatait – időszakonként akadozva ugyan – általában teljesítette. A feladatokhoz és a közlekedés általános műszaki állapotához mérten szűkös erőforrások nem tették lehetővé a közlekedés általános, komplex fejlesztését, korszerűsítését. Az 1960-as évek elején a közlekedés kapacitásának elégtelensége folytán az egész népgazdaságra káros kihatású szállítási zavarok keletkeztek. Az ezek kiküszöbölésére végrehajtott jelentős fejlesztés eredményeként a közlekedés jelenleg mennyiségi vonatkozásban – kellő tartalékok biztosítása nélkül – általában kielégíti a szállítási igényeket; minőségi tekintetben azonban – különösen a személyszállításnál – a közlekedés szolgáltatásai még nem megfelelőek. Nem javult kellő mértékben a vasút–közút közötti munkamegosztás, annak ellenére, hogy a gépjármű-közlekedés már elérte azt a technikai fejlettségi fokot, ami lehetővé és szükségszerűvé teszi a szállításokból való részesedésének növelését. Ez kedvezőtlenül befolyásolja a közlekedés gazdaságosságát, hatékonyságát.

A korábbi években bekövetkezett szállítási nehézségek elkerülése, a közlekedés fejlesztésére fordított jelentős anyagi-pénzügyi forrásoknak az eddiginél hatékonyabb felhasználása érdekében olyan átfogó koncepciót kellett kidolgozni, amelynek alapján kialakuló egységes közlekedési rendszer a népgazdaság szállítási igényeit kellő minőségi és gazdaságossági színvonalon képes kielégíteni.

Az ország gazdasági, társadalmi és honvédelmi igényeit figyelembe vevő közlekedéspolitikai koncepció meghatározza azokat a fejlődési irányokat, amelyek lehetővé teszik az ország sajátosságainak megfelelő, gazdaságos közlekedési munkamegosztást, a közlekedési üzem racionalizálását, és megfelelnek az ország várható gazdasági-társadalmi fejlettségének.

A koncepció – a közlekedés egységes szemlélete alapján – valamennyi közlekedési ágat érinti, a személy- és áruszállításban betöltött szerepüknél fogva azonban döntően a vasúti és a közúti közlekedésre vonatkozik. Végrehajtása összefügg a vasúthálózat rekonstrukciójával, a kis forgalmú vasútvonalak és vasútállomások jövőjével.

A közlekedéspolitikai koncepció a közlekedés gazdaságpolitikájának alapelveit foglalja össze. A megvalósításhoz szükséges műszaki-gazdasági intézkedéseket a közlekedés távlati és középtávú tervei irányozzák elő, a népgazdaság adott időszakában rendelkezésre álló lehetőségei alapján.

A koncepció megvalósításának eredményeként a népgazdaság olyan közlekedési szerkezettel fog rendelkezni, amelyen belül a vasúti és a közúti hálózat önmagában zárt egységet, célszerű és szerves kapcsolódásai révén egységes rendszert képez; a közlekedés többi ágai pedig sajátosságaiknak és a népgazdaság érdekeinek legjobban megfelelő feladatokat látnak el.

I. A közlekedés szerepe, fejlődése és jelenlegi helyzete, a közlekedéspolitikai koncepció szükségessége

A közlekedés – gazdasági, társadalmi és politikai szerepét tekintve – a társadalmi újratermelési folyamatban a termelés–elosztás–fogyasztás láncolatának egyik összekapcsoló eleme. A termeléssel összefüggő személy- és áruszállítással közvetlenül, a társadalom egyéb igényeiből adódó közlekedési szolgáltatásokkal közvetve vesz részt az anyagi termelésben. Elősegíti a termelőerők fejlődését, a népgazdaság termelési és települési szerkezetének kedvező alakulását. A politikai vezetéshez, az államigazgatáshoz és a honvédelemhez, valamint a társadalom szociális és kulturális fejlődéséhez szükséges kapcsolatok eszköze. Előfeltétele a nemzetközi együttműködésnek és munkamegosztásnak.

A közlekedés értékalkotó tevékenységével hozzájárul a nemzeti jövedelemhez és befolyásolja a nemzetközi fizetési mérleg alakulását, ugyanakkor jelentős munkaerő-, eszköz- és energiaigényével számottevő felhasználója is a nemzeti jövedelemnek A népgazdaság termelési rendeltetésű állóeszközeinek közel 30%-át köti le. A közlekedésben foglalkoztatott dolgozók száma 260 ezer fő, s a közlekedés érdekében közel azonos létszámú munkaerőt foglalkoztat az ipar, az építőipar és javítóipar is.

Az elmúlt két évtized gazdasági fejlődése, a népgazdaság szerkezetének átalakulása fokozatosan növekvő és változó jellegű feladatok elé állította a közlekedést. A szállítási teljesítmények növekedése – az utóbbi éveket kivéve – lényegesen meghaladta a gazdasági élet fejlődésének ütemét. Az 1950 és az 1967 közötti években a nemzeti jövedelem 154%-kal emelkedett. Ugyanebben az időszakban a vasúton szállított utasok száma több mint kétszeresére, az áruk mennyisége közel háromszorosára, ezen belül a nemzetközi szállítások mennyiségi közel hatszorosára nőtt. A közúti közlekedés személyszállítási volumene kb. hússzorosára, az áruszállításé pedig mintegy tízszeresére növekedett.

A teljesítmények ilyen nagyarányú felfutását a viszonylag szűkös fejlesztési lehetőségek mellett a közlekedési eszközök és berendezések rendkívül intenzív – az európai átlagértékeket mintegy másfélszeresen meghaladó – kihasználása és a közlekedési dolgozók jó munkája tette lehetővé.

A szállítási igények kielégítése érdekében 1950–1967 között a népgazdaság beruházásaiból – beleértve az úthálózat korszerűsítésére fordított központi keretet is – a közlekedés mintegy 12%-kal részesült. Ennek felhasználásával meggyorsult a vasútnál a személykocsi- és a teherkocsi-állomány korszerűsítése, a fővonalak és egyes fontos állomások rekonstrukciója, a vontatás villamosítása és dízelesítése; kibővült az autóbusz-hálózat, többszörösére növekedett a tehergépkocsi-állomány; meggyorsult az úthálózat korszerűsítése; jelentős fejlesztési eredmény a folyami hajópark dízelesítése, a folyami-tengeri és tengeri hajóegységek üzembe helyezése, valamint a nemzetközi légi járatok és a ferihegyi légikikötő kiépítése.

A közlekedés az elmúlt időszakban (1950–1967 között) általában kielégítette ugyan népgazdasági szállítási igényeit, fejlődése is megfelelt az ország általános fejlődési ütemének, azonban a végrehajtott jelentős fejlesztés, a berendezések intenzív kihasználása és a dolgozók jó munkája ellenére időnként jelentős kapaci-

táshiány gátolta a szállítások zavartalan lebonyolítását. A mennyiségi feladatok megoldása lekötötte a rendelkezésre álló erőforrásokat, és különösen a személyszállítás nem tudott lépést tartani az igen erős ütemben növekvő mennyiségi és minőségi követelményekkel. Ennek megnyilvánulásai a vonatok és az autóbuszok zsúfoltsága, a késések, a hosszú utazási idők, az utasellátás hiányosságai stb.

A személy- és áruszállítás terén mutatkozó – elsősorban minőségi – hiányok annak tulajdoníthatók, hogy a közlekedés fejlesztésének egyenetlensége és elégtelensége következtében a minőségi igények kielégítése a mennyiségi követelményeké mellett egészen a legutóbbi évekig háttérbe szorult. Az 1950–1963. évek közti időszakban végrehajtott fejlesztések nem biztosították a népgazdaság és a közlekedés, továbbá a közlekedési ágak egymás közötti, végül az egységeken belüli helyes arányok kialakítását. Ennek következtében az egész közlekedés egyre súlyosabb kapacitásproblémákkal küzdött, amelyek már fékezően hatottak a népgazdaság fejlődésére. A közlekedés ebben az időszakban állóeszközeit a gazdaságilag és műszakilag indokolt határon túl is igénybe vette.

Az 1963. évi szállítási zavarokat követően egyrészt a fejlesztés anyagi-műszaki ellátottsága lényegesen javult és egyenletesebbé vált, másrészt a szállítási szükségletek növekedési üteme a népgazdaság intenzívebb fejlődésének hatására lelassult. E tényezők eredményeként a közlekedés fejlődése jelentékenyen meggyorsult, a kapacitáshiány fokozatosan csökkent.

A jelenlegi helyzet a következőkben foglalható össze:

Közlekedésünk – a földrajzi adottságoknak megfelelően – a vasúti és a közúti közlekedésre épül. Ezek látják el a helyközi közforgalmú utasszállítási teljesítmények (utaskilométer) 99%-át, az összes áruszállítási teljesítmények (árutonna-kilométer) 88%-át. Ezen belül elsődleges szerepe van a vasúti közlekedésnek, amely az utasszállításból több mint 70%-kal, az áruszállításból mintegy 75%-kal részesedik. Az egyéni közlekedési eszközök – a fokozódó ütemű fejlődés ellenére – a személyszállításban csak mérsékelt szerepet játszanak.

A vízi utak megosztottsága és kedvezőtlen iránya, valamint a légi forgalom kis volumene következtében a hajózás és a légi közlekedés teljesítményei a vasúti és a közúti közlekedéshez viszonyítva ugyan alacsonyak, nemzetközi szállításaikkal azonban a közlekedés teljes devizahozamának közel 35%-át adják.

A közlekedés jelenlegi színvonala megfelel ugyan a népgazdaság általános fejlettségének, a mennyiségi igények gyors kielégítésének szükségessége és a korlátozott fejlesztési lehetőségek miatt azonban a közlekedésen belül aránytalanságok alakultak ki. Ezek az aránytalanságok arra vezettek, hogy a közlekedés nem tudja megfelelően kihasználni a korszerű technika lehetőségeit, erőteljesebben növelni a termelékenységet és a gazdaságosságot.

A közlekedési rendszeren belül a vasúti és a közúti hálózat jelenleg is a század elejéig kialakult szerkezetet tükrözi, amelyben az akkor rövid hatósugarú és kis teljesítőképességű közúti közlekedés csak alárendelt szerepet játszott. Az alapjaiban változatlan vasút- és úthálózat – főként a vasúti mellékvonalak és a fogatolt járművek forgalmára épített utak –, amelyeken a személy- és áruforgalom jellege, a járműállomány összetétele, a közlekedés üzemi technológiája időközben megváltozott, jelenleg már gátolja a közlekedés továbbfejlesztését, a korszerű technika és a gazdaságos üzemvitel alkalmazását.

A vasúthálózaton a forgalom 70%-a az összhálózat mintegy 30%-át kitevő nagy teherbírású fővonalakon, illetve törzshálózaton bonyolódik le, a villamos- és dízelvontatás részaránya meghaladja a 60%-ot. A rövid állomástávolságok, a kis teherbírású pályák akadályozzák a nagy teljesítőképességű villamos és dízelmozdonyok, valamint a nagy raksúlyú kocsik gazdaságos kihasználását. A kis forgalmú vonalak és állomások üzemeltetése és fenntartása költséges, elöregedett berendezéseik esedékessé váló felújítása igen jelentős ráfordításokat igényel.

A személyforgalomban mutatkozó zsúfoltság alapvetően a személykocsihiányra vezethető vissza; a jelentős beszerzések ellenére a jelenlegi állomány nem fedezi a szükségleteket, nem hajtható végre a balesetveszélyes, nagy fenntartási igényű favázas személykocsik selejtezése sem. A vasút javító- és karbantartó üzemeinek fejlesztése elmaradt a követelményektől. A biztosítóberendezések korszerűsítése igen lassú.

A közúti közlekedés terén – a végrehajtott korszerűsítések és építések ellenére – az ország úthálózatának alig a felén van a gépjármű-közlekedésnek megfelelő útburkolat; az utak teherbírása sok helyen nem felel meg a nagy raksúlyú járművek forgalmi igényeinek, vonalvezetésük akadályozza a nagyobb sebességgel való biztonságos közlekedést. Túlterheltek a bevezető és az átkelési szakaszok, a bekötőutak nincsenek kellően kiépítve.

A hiányosságok következtében nem használhatók ki teljes mértékben a gépjármű-közlekedés műszaki-gazdasági előnyei és magas a gépjárművek üzemköltsége.

A közútijármű-állomány korszerű, nagy teljesítőképességű szállítóeszközökkel bővült, de a járművek korösszetétele kedvezőtlen. A személyszállító járművek elégtelen beszerzése miatt nem volt csökkenthető az autóbuszok zsúfoltsága. A személygépkocsi-állomány – a beszerzés ütemének gyorsulása ellenére – alacsony. A közúti közlekedést kiszolgáló létesítmények fejlesztése is elmaradt a járműállomány fejlődéséhez képest.

A közúti közlekedés jelentős fejlődése ellenére a vasúti és a közúti közlekedés között a munkamegosztás nem olyan mértékű, mint amilyen a gépjármű-közlekedés technikai fejlettsége és különösen a rövid távolságú szállításoknál érvényesülő gazdaságossága alapján lehetséges és szükségszerű volna.

A közlekedés jelenlegi helyzetének elemzése alapján megállapítható, hogy a közlekedéssel szemben támasztott mennyiségi és minőségi igények gazdaságos kielégítése az egész közlekedési rendszer átfogó korszerűsítését, a közlekedési ágak együttműködésének és munkamegosztásának javítását teszi szükségessé.

A társadalmi, gazdasági és műszaki fejlődés, a munkamegosztás javítása, a gazdaságosság növelése, valamint a vasúthálózat esedékes felújításának igénye időszerűvé tették a közlekedés gazdaságpolitikai koncepciójának kidolgozását. A közlekedés egységének szemléletén alapuló koncepció az ország társadalmi, gazdasági és honvédelmi igényeinek számbavételével körvonalazza a közlekedési ágak feladatait, munkamegosztásuk arányainak kialakítását, a hálózat korszerűsítése alapján megszabja a közlekedési rendszer rekonstrukciójának, a berendezések és a technológia fejlesztésének irányelveit.

II. A közlekedéspolitikai koncepció elvei és célkitűzései

A közlekedéspolitika az általános gazdaságpolitika része; alapvető célja a közlekedés arányos fejlesztésével és a szállítási feladatok célszerű megosztásával a népgazdaság mindenkori szállítási szükségleteinek hatékony kielégítése.

A szállítási kapacitás fejlesztésének összhangban kell lennie az alapanyag-termelő és feldolgozóipar, a mezőgazdaság, a bel- és a külkereskedelem szállítási igényeinek fejlődésével, valamint a lakosság közlekedési szükségleteinek alakulásával; szükséges figyelembe venni a növekvő minőségi követelményeket is. A kapacitásfejlesztés arányainak kialakítása során számításba kell venni a honvédelmi és a nemzetközi igényeket, emellett gondoskodni kell megfelelő kapacitástartalékok képzéséről.

Az arányosságnak a közlekedés egészén és az egyes közlekedési ágakon belül is érvényesülnie kell. Ez mindenekelőtt az alapvető berendezések (pálya, járművek) és a kiszolgáló létesítmények, valamint a gazdaságos üzemi technológia összehangolt fejlesztését teszi szükségessé.

A közlekedés minden ága az egységes közlekedési rendszer együttműködő része. Az egyes közlekedési ágak szervesen kapcsolódnak egymáshoz, sajátosságaiknak megfelelően kiegészítik egymást. A közlekedés egységének elvéből következik, hogy valamely közlekedési ág fejlesztése vagy fejlesztésének elmaradása visszahat a többi ágra, és így a közlekedés egészén belüli arányokra is. A közlekedés egysége nem jelent merev központi irányítást, a gazdasági döntések teljes centralizáltságát. A vasútnál – monopolhelyzetéből adódóan – a fuvarozási kényszer megmarad; a közúti közlekedésben a fuvarvállalás szabadsága érvényesül. A gazdálkodó egységek önállóak, a piaci mechanizmus működési alapelveinek megfelelően egymással szabályozott versenyben állnak.

Az arányosan fejlesztett, egységes közlekedési rendszeren belül biztosítani kell a hatékony forgalommegosztást; az egyes szállítási feladatokat az a közlekedési ág teljesítse, amelyik az adott körülmények között a leggazdaságosabban, minél kisebb élő- és holtmunka-ráfordítással képes azt elvégezni. Ez a fuvaroztatóknak is érdeke, mert az önköltség csökkenése módot nyújt tarifakedvezmények adására, illetve – az árpolitikának megfelelően – a szállítási díjak csökkentésére. A célszerű forgalommegosztást, a közlekedési szerkezet javítását – az új gazdaságirányítási elveknek megfelelően – elsősorban gazdasági befolyásoló eszközökkel kell elérni; ezek közül – a vállalatok anyagi érdekeltsége mellett – leghatásosabb az állóeszköz-fejlesztés és az önköltségi elvet érvényesítő díjszabáspolitika.

Az említett alapelveket összefoglaló közlekedéspolitikai koncepció célja tehát a népgazdaság szállítási szükségleteit kielégítő korszerű közlekedési rendszer kialakítása, amely tervszerű együttműködésben kapcsolja össze a közlekedés valamennyi ágát, elősegíti közöttük a hatékony forgalommegosztást.

Az alapelveknek megfelelően és a közlekedés fejlesztése terén az utóbbi években követett helyes irányzatokat folytatva, a koncepció fő célkitűzései:

- a személy- és áruszállítási igények gazdaságos kielégítése a szolgáltatások minőségi színvonalának emelésével, figyelembe véve a honvédelem követelményeit;

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás népgazdasági szempontból hatékony továbbjavítása;
- a gazdaságosság növelése, a közlekedés részvételének fokozása az ország fizetési mérlegének javításában a devizaszerző és devizakímélő tevékenység elősegítésével;
- a munkaerő-gazdálkodási kérdések megoldása.

E célkitűzések megvalósításának fontosabb eszközei:

- a vasúti hálózat felülvizsgálata és az üzem korszerűsítése;
- a közúti közlekedés fokozott ütemű fejlesztése.

A koncepció a közlekedés fejlesztésének nagyobb távlatban érvényesülő általános irányait foglalja össze. A koncepció gyakorlati megvalósítását szolgáló részletes intézkedések és előirányzatok, valamint a végrehajtás ütemezése, a népgazdaság távlati fejlesztési tervének keretében, illetve az ötéves tervekben kerülnek kidolgozásra.

A szállítási igények kielégítése

A gazdaságossági és a differenciált minőségi követelmények, továbbá a bővülő nemzetközi kapcsolatok színvonalas fenntartása – a mennyiségi igények várhatóan mérséklődő ütemű növekedése ellenére – továbbra is szükségessé teszik a közlekedés fokozott ütemű fejlesztését.

A személyszállítás szolgáltatásainak bővítése jelentősen hozzájárul a dolgozók munka- és életkörülményeinek folyamatos javításához, az ország hiányos közlekedéssel rendelkező területeinek gazdasági és kulturális fejlődéséhez, segíti a növekvő idegenforgalommal kapcsolatos sajátos utazási igények jobb kielégítését. A közlekedéssel még el nem látott jelentősebb településeket be kell kötni az országos közlekedési hálózatba. Az utazóközönség, főként a naponta utazók részéről indokolt igény az utazással töltött idő rövidítése, az utazási lehetőségek választékának bővítése, beleértve az egyéni közlekedést is. Az utazási idő csökkentése mellett fokozatosan fel kell számolni a tömegközlekedésben mutatkozó zsúfoltságot, növelni kell az utazás kényelmét, biztonságát.

Az áruszállításban növelni kell az árutovábbítás sebességét és gazdaságosságát. Előtérbe kerülnek a több közlekedési ág szervezett együttműködését igénylő összetett fuvarozások, amelyek javítják a szolgáltatások minőségét és gazdaságosságát. Mindez együtt jár a korszerű szállítástechnikai eszközök és módszerek széles körű elterjesztésével.

A szállítási igények kielégítésén túlmenően a közlekedésnek maradéktalanul el kell látnia az alaptevékenységekhez kapcsolódó építő, fenntartó és javító szolgáltatásokat is.

A népgazdaságban végbemenő munkaidő-csökkentés a személy- és áruszállítás időbeli eloszlásában jelentős változásokat okoz; a heti munkanapok számának csökkenése miatt az árufeladás és -kiszolgáltatás időben koncentráltabban jelentkezik, ugyanakkor a személyközlekedés hétvégi csúcsforgalma is több napon át érezteti hatását. A munkaidő csökkenésének közvetlen és közvetett hatásait a közlekedés fejlesztésénél és különösen a kapacitástartalékok képzésénél kell számításba venni.

A közlekedési munkamegosztás javítása

A vasúti és a közúti közlekedés átfogó rekonstrukciója és a hatékony gazdasági ösztönzés elősegíti a közlekedési ágak közötti munkamegosztás további javítását.

A vasút–közút közötti teljesítményarányok alakulásánál érvényesülnie kell mindkét közlekedési ág műszaki-gazdasági sajátosságainak. A vasút nagy teljesítőképességű járműveivel és berendezéseivel elsősorban a belföldi és a nemzetközi nagy távolságú, tömeges jellegű utas- és áruszállítást látja el; a kis és a közepes távolságú, gyűjtő-elosztó jellegű fuvarozások lebonyolítása, valamint a szállításra érzékeny és a különleges kezelést igénylő áruk nagy távolságú, bel- és külföldi szállítása pedig – a gazdaságosság határáig – a közúti gépkocsi-közlekedésre hárul. Ennek eredményeként a vasút részesedése a személy- és áruszállításban a szállítási teljesítmények abszolút növekedése ellenére is viszonylagosan csökken, a közúti közlekedés részaránya pedig – figyelembe véve a magán-személygépkocsik teljesítményeit is – abszolút és relatív mértékben is számottevően növekszik.

A közlekedés gazdaságosságának fokozása

A közlekedés fejlesztésénél és üzemvitelénél – a gazdaságirányítási reform irányelveinek megfelelően – fokozott mértékben előtérbe kerül a gazdaságosság és a jövedelmezőség, a szállítási szükségletek lehető legkisebb költségráfordítással történő kielégítése.

Az előirányzott technikai és szerkezeti rekonstrukció gazdasági célkitűzései:

- a közlekedési hálózat és berendezések hatékony műszaki fejlesztése a fajlagos anyag-, energia- és munkaerő-ráfordítás csökkentése érdekében (villamosítás, dízelesítés, automatizálás, nagy teherbírású pályák és járművek alkalmazása stb.);
- a közlekedési munkamegosztás javítása gazdasági befolyásolás útján – elsősorban a leggazdaságosabb közlekedési eszköz igénybevételére ösztönző tarifaarányok kialakításával;
- a veszteséges üzemrészek, illetőleg szolgáltatások lehetőség szerinti megszüntetése; a kis forgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának közútra terelése.

A fuvaroztató felekkel való kapcsolatban – a gazdaságirányítási reform elveinek megfelelően – a közlekedési vállalatok tevékenységében is fokozott szerepet kap a kereskedelmi szemlélet. Ez megköveteli a fuvarpiac helyzetének állandó figyelembevételét, a gyors alkalmazkodást a szükségletek változásaihoz. Törekedni kell a fuvaroztatók olcsó, jó, fejlett technikai és technológiai színvonalon történő kiszolgálására, pl. az áruk gyorsabb, kíméletesebb kezelését biztosító összetett fuvarozásokkal, költségkímélő átrakási módszerek bevezetésével, a szállítmányozás jellegű tevékenység fokozásával, a háztól házig szolgálat kiterjesztésével.

Törekedni kell a nemzetközi szállítások magasabb színvonalú lebonyolítására. A vasút nemzetközi szállítási tevékenységének fokozása mellett ki kell használni a nemzetközi kamionforgalom, a Duna–tengeri, mélytengeri és folyami hajózás, valamint a légi közlekedés meglevő és a nemzetközi fuvarpiacon kínálkozó

további devizaszerző és devizakímélő lehetőségeit is, a hazai közlekedési eszközök kapacitásának jobb kihasználásával.

Munkaerő-gazdálkodás

A közlekedés fejlesztésével kapcsolatos munkaerő-gazdálkodási kérdések szocialista szemléletű megoldása a koncepció fontos célkitűzése. A közlekedés várható munkaerőhelyzetét a népgazdaság általános munkaerőhelyzete és a közlekedés sajátos munkakörülményeinek kölcsönhatásai határozzák meg.

A közlekedés munkaerő-ellátásában elsősorban a közlekedés sajátos munkakörülményei okoznak nehézséget; a folyamatosan – éjjel-nappal, vasár- és ünnepnapi megszakítás nélkül – működő üzem, a rendkívül nagy felelősség, a hosszú munkaidő, az otthontól való huzamosabb távollét, valamint a különleges egészségi és alkalmassági követelmények csak korlátozott munkaerő-utánpótlási lehetőséget biztosítanak. Hátrányosan befolyásolja a közlekedés munkaerő-ellátását a fejlődő ipari központok munkaerőigényének növekedése is. A munkakörülmények folyamatos javítása a közlekedés munkaerő-ellátásának szempontjából alapvető követelmény. A jól képzett és kellő szakmai gyakorlattal rendelkező törzsgárda kialakítása és megtartása, a munkaerő elvándorlásának megszüntetése érdekében elsőrendű feladat a dolgozók biztonságos munkakörülményeinek és szociális ellátottságának javítása.

Az életszínvonal-politika célkitűzései mellett a dolgozók szellemi és fizikai képességeit jobban igénybe vevő munkafolyamatok is megkövetelik a munkaidő csökkentését, beosztásuk javítását annak érdekében, hogy a közlekedési dolgozók a jelenleginél több szabadidővel rendelkezzenek.

A közlekedés munkaerő-állományára – különösen a vasúti és a közúti közlekedésnél – legnagyobb hatást a korszerű közlekedési technika alkalmazása fogja eredményezni [sic!]. A korszerű közlekedési berendezések, járművek, szállítási módszerek általánossá válása következtében emelkedik a szállítás termelékenysége, s ezáltal az egyes közlekedési ágak területén munkaerő szabadul fel, amellyel részben fedezhető a más területeken jelentkező munkaerő-szükséglet.

A következő években várható fejlesztés és racionalizálás az egyes közlekedési ágak között a létszámarány jelentős eltolódását eredményezi. A vasúti közlekedésben dolgozók létszáma ugyanis fajlagosan csökken, a közúti közlekedésben foglalkoztatottak létszáma viszont emelkedik. A korszerű műszaki berendezések kiterjedt alkalmazása nagyobb szakmai felkészültséget, magasabb szintű képzettséget igényel a közlekedés dolgozóitól; a különleges képzési igények megfelelő kielégítését biztosítani kell.

Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedés elsődleges szerepe az utasok és az áruk tömeges, illetve nagy távolságú szállításában, valamint a nemzetközi forgalomban továbbra is megmarad. A közlekedési munkamegosztáson belüli részesedése csökken, szállítási feladatai abszolút mértékben a jövőben is növekednek. A nemzetközi forga-

lomban végzett teljesítményeivel a legnagyobb volumennel járul hozzá a közlekedés devizaeredményeihez.

A vasúti közlekedés továbbfejlesztését a következő irányadó szempontok határozzák meg:

Személyszállítás:

- az utazási sebesség lényeges növelése és a zsúfoltság csökkentése, elsősorban a munkába járást szolgáló, elővárosi forgalomban;
- a főváros és az ország ipari, államigazgatási, üdülési központjai között az utazási lehetőségek sűrítése, a közlekedés gyorsítása;
- kedvezőbb nemzetközi összeköttetések létesítése;
- az utazási választék és kényelem növelése;
- az utaskiszolgálás javítása.

Áruszállítás:

- a korszerű fuvarozástechnikai módszerek (rakodólapos, kis és nagy szállítótartályos, transzkonténeres szállítás stb.) továbbfejlesztése, a rakodás és a mérlegelés gépesítése;
- a nagy forgalmú iparvágányok kiszolgálásának korszerűsítése.

A személy- és áruszállítás fejlesztése, a vasút és a közút közötti munkamegosztás célszerű kialakítása, továbbá a vasútüzem gazdaságosságának javítása érdekében folytatni kell a vasút már megkezdett átfogó műszaki és üzemi rekonstrukcióját.

A rekonstrukció irányelvei:

- a vasúti fővonalak kiépítése nagy tengelynyomású járművek és a nemzetközi megállapodásoknak megfelelő sebességű vonatok közlekedtetésére; a mellékvonalak és az iparvágányok szükséges mértékű korszerűsítése;
- a hálózat kiegészítése transzverzális és a túlterhelt csomópontokat megkerülő vonalakkal, a forgalmi igényeknek megfelelően;
- korszerű biztosító-, forgalomirányító és vonatbefolyásoló berendezések létesítése; a szintbeni útkeresztezések ellátása megfelelő biztosítóberendezésekkel;
- a nagyobb személyforgalmú állomásokon az utasok kényelmét és biztonságát szolgáló létesítmények (aluljárók, emelt peronok stb.) építése;
- a pályaudvarok és az állomások fejlesztésénél a helyi közlekedéssel a megfelelő kapcsolat biztosítása;
- a hálózat kis forgalmú, gazdaságtalanul üzemelő vonalai forgalmának közútra terelése, a műszaki-gazdasági feltételek előzetes biztosításával;
- körzeti állomások kialakítása, a kis forgalmú állomások áruforgalmának körzeti állomásokra koncentrálása, a helyi szervekkel egyeztetett ütemterv szerint;
- a rendező pályaudvarok hálózatának korszerűsítése, műszaki berendezéseinek fejlesztése és automatizálása;
- a vonalvillamosítás és a dízelesítés folytatása, a gőzvontatás mielőbbi megszüntetése;
- a favázas személykocsik gyorsított ütemű selejtezése, a személykocsi-állomány korszerűsítése, bővítése;
- az elavult teherkocsik pótlására, valamint az állomány bővítésére korszerű, nagy teherbírású – részben különleges – teherkocsik beszerzése;

- a járművek felszerelése a balesetveszélyes kocsikapcsolási munkát kiküszöbölő önműködő kapcsolókészülékekkel, a nemzetközi megállapodások figyelembevételével;
- a pályaépítés és -fenntartás gépesítése, a javító és a karbantartó üzemek fejlesztése;
- a korszerű szállítástechnológiai és üzemi módszerek kiterjesztése;
- a vasúti üzem- és ügyvitel korszerűsítése, az automatika és a kibernetika széles körű alkalmazásával.

A vasút technikai rekonstrukciója eredményeként változnak a munkafolyamatok, az irányító és a végrehajtó munkahelyek kapcsolatai. A technikai fejlődés módosítja az irányító és az adminisztratív szervezet, valamint az üzemegységek feladatait és személyi állományának összetételét. Mindez megkívánja a vasút szervezeti formáinak korszerűsítését is. A vasúti üzem s igazgatás átalakítása a vasúti dolgozók széles körét érinti, ezért sokoldalú, gondos előkészítő munkát igényel.

Közúti közlekedés

A gépjármű-közlekedés elsődleges feladata a kis és a közepes távolságú, valamint a helyi utas- és áruszállítási igények kielégítése, a vasúti közlekedéssel nem rendelkező települések forgalmának lebonyolítása, különleges belföldi és nemzetközi szállítások végzése. A gazdaságirányítási reform által nyújtott lehetőségek, a járműbeszerzési kötöttségek feloldása, a közhasználatú tehergépjármű-közlekedés monopolhelyzetének megszűnése, a fuvarvállalás szabaddá tétele az egészséges verseny kialakulásával gyorsítja a fejlődést, amihez hozzájárul a mezőgazdaság gépesítése, a kis forgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának közútra terelése is. A személyszállításban növekszik a magángépjárművek szerepe.

A közforgalmú közúti közlekedés továbbfejlesztését a következő irányadó szempontok határozzák meg:

Személyszállítás:

- további települések bekapcsolása az autóbusz-hálózatba; a megszűnő vasútvonalak forgalmának átvétele;
- a városok és a nagyobb települések között, valamint a megyei és regionális központok környékén az autóbusz-forgalom javítása, a járatok sűrítésével és gyorsításával;
- a szolgáltatások minőségének javítása, a zsúfoltság csökkentése;
- az utazási választék és kényelem növelése;
- a különleges utazási igények kielégítése.

Áruszállítás:

- a szállítókapacitások kihasználásának javítása, a korszerű fuvarozástechnikai módszerek kiterjesztésével és a feladótól a címzettig terjedő egységes fuvarlánc kialakításában való részvétel fokozásával; a rakodásgépesítés továbbfejlesztése;
- a fel- és elfuvarozás, a gyűjtő-elosztó jellegű és átrakás nélküli fuvarozási tevékenység minőségének javítása;

- a gyors továbbítást igénylő, a nagy távolságú és a különleges fuvarozások szükségszerű fejlesztése;
- a darabáru-fuvarozás kiterjesztése, rendszerességének és gazdaságosságának javítása.

A közúti közlekedés várható fejlődése szükségessé teszi a közúthálózat, a járműállomány és a kiszolgáló létesítmények összehangolt fejlesztését. A közúthálózat fejlesztésének célkitűzései:

- az országos úthálózat folyamatos fejlesztése során gyorsforgalmú utak (autópályák és autóutak) létesítése, figyelemmel az európai és a tranzit- (E és T jelű) utakra vonatkozó nemzetközi ajánlásokra; a bekötőutak építési programjának befejezése; az utaknak a vasúti forgalom racionalizálásával kapcsolatos kiépítése;
- az országos úthálózat további korszerűsítése, ennek során az útpályák szélességének és teherbírásának növelése, tekintettel a nehéz járművek forgalmának növekedésére;
- a hidak és műtárgyak korszerűsítése;
- a bevezető és az átkelési szakaszokon az úttest szélesítése, az átmenő és a helyi forgalom lehető szétválasztása;
- nagy forgalmú szintbeni út–vasút keresztezések helyett közúti alul- vagy felüljárók létesítése;
- az útépítési és -karbantartási technológiák korszerűsítése, a fajlagos ráfordítások csökkentése.

A közútijármű-állomány és a kiszolgáló létesítmények fejlesztésének célkitűzései:

- a közforgalmú autóbusz-közlekedés bővítésére megfelelő típusú, korszerű autóbuszok beszerzése; az utazás gyorsaságának, kényelmének, az üzem biztonságának és gazdaságosságának növelése;
- a tehergépkocsi-állomány fejlesztése, a különböző belföldi és nemzetközi szállítási igényeknek megfelelően;
- az autóbusz-megállóhelyeken és a gócpontokban megfelelő utasforgalmi létesítmények építése;
- a forgalmi telepek, az autójavító és karbantartó üzemek korszerűsítése, hálózatának bővítése, a telepítéspolitika és a honvédelem decentralizációs igényeinek érvényre juttatásával;
- a gépjárműforgalom növekedésével arányosan az alkatrészellátás, a szerviztevékenység és az üzemanyagkút-hálózat bővítése;
- a közúti forgalom biztonságának növelése, az úthálózat és a járműállomány kapacitásának jobb kihasználása érdekében korszerű forgalomszervezés és -irányítás megvalósítása.

III. A kis forgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelése és a vasúti áruszállítás körzetesítése

A közlekedési hálózat korszerűsítése, a vasút–közút közötti gazdaságos munkamegosztás kialakítása szükségessé teszi a gazdaságtalanul üzemelő kis forgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelését és a vasúti áruforgalom körzetesítését. Ezek az intézkedések a társadalmi-gazdasági élet széles területét érintik, végrehajtásuk során nagy körültekintéssel kell eljárni.

Jelenleg az ország 9300 km-es vasúthálózatának mintegy 20%-án a forgalom igen csekély; a személyszállításban 30%-a, az áruszállításban pedig mindössze 1,2%-a az összteljesítményeknek. Ennek a mintegy 2000 km mellékvonalnak kb. a fele keskeny nyomközű vonal, és ebből 700 km gazdasági vasút. Korszerűsítésük a jól kihasznált, nagy forgalmú vonalak mellett korlátozott anyagi lehetőségek következtében háttérbe szorult, pálya- és üzemi berendezéseik elavultak. A kis teherbírású, 60 évnél idősebb vágányzaton a biztonságos forgalom csak kis sebességgel tartható fenn, a nagy raksúlyú teherkocsik nem használhatók ki, a jelenlegi korszerű mozdonyok nem közlekedhetnek.

A kis forgalom következtében e vonalak üzemeltetése gazdaságtalan, ezeken az önköltség egyes viszonylatokban a hálózati átlag tíz-hússzorosát is eléri.

A vasúthálózat állomásainak közel a felén – mintegy 500 állomáson – az áruforgalom nem éri el napi átlagban a 3 vasúti teherkocsit. A kis forgalmú állomások forgalma tovább csökken, ezért üzemköltségük egyre növekszik.

Az elhasznált, technikailag elavult vasúti vonalak és állomások felújítása 10-15 éven belül feltétlenül esedékes. A kis forgalmú vonalakon és állomásokon a berendezések korszerű felújítása nagyon költséges és – kellő kihasználhatóság hiányában – gazdaságtalan, felújítása további 30-50 évre állandósítaná a jelenlegi helyzetet. Ezért ezeket a vonalakat, illetőleg állomásokat megszüntetve, forgalmukat az igényekhez jobban alkalmazkodó közúti közlekedésre célszerű átterelni. Megszüntetésüket az is indokolja, hogy a kis forgalmú vasútvonalak által kiszolgált területeken a közúti hálózat kiépítése, illetve korszerűsítése a fejlődő mezőgazdaság és ipar, valamint a lakosság egyéni közlekedési igényei miatt egyébként is szükséges. A megszüntetett kis forgalmú vonalak felépítménye általában felbontásra kerül, a pályatest és az épületek az esetleges helyi igények kielégítésére hasznosíthatók. A gazdasági vasutak esetében célszerűnek mutatkozhat egyes vonalak vagy vonalrészek átadása a helyi gazdasági egységeknek, üzemi szállítások céljára.

A kis forgalmú állomásokon az árukezelés megszüntetését ugyancsak gazdasági okok teszik szükségessé. Forgalmukat a megfelelően kiépítendő, ún. „körzeti állomás"-okra célszerű átterelni.

A tervezett forgalomátterelés és körzetesítés a gazdaságosabb közlekedés egyik előfeltétele. Megvalósítása elősegíti a modern vasúti üzem kialakítását, a vasúti és a közúti közlekedés gazdaságosságának és termelékenységének növelését. Gyorsabbá válik a forgalom lebonyolítása, kialakulnak a háztól házig szállítás kiterjesztésének előfeltételei. A felszabaduló anyagi erők átcsoportosításával gyorsítható a vasúti fő- és mellékvonalak korszerűsítése, a közúthálózat fejlesztése.

A kis forgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának átterelésével kapcsolatban megtakarítható mintegy 2,5 milliárd forint beruházási költség, valamint a felszabaduló pályák és járművek értéke meghaladja a forgalomátterelés folytán jelentkező útépítési, közútijármű-beszerzési és körzeti állomásberendezési költségeket.

A racionalizálási program teljes megvalósítása után a vasúti szállítás egy részének átterelése a közútra – a kis forgalmú vasútvonalak és állomások üzemé-

nek az átlagosnál nagyobb önköltsége miatt – üzemi költségekben mintegy évi 200 millió Ft megtakarítást eredményez. A megszüntetésre kerülő vasútvonalak személyszállításának elmaradása – a program befejezésével – évi mintegy 100 millió Ft-tal csökkenti az állami árkiegészítés összegét. A vasútnál elérhető megtakarítások egy része célszerűen átcsoportosítható az átterelések műszaki és gazdasági előfeltételeinek biztosítására. A program tehát a népgazdaság újabb megterhelése nélkül, önfinanszírozás útján megvalósítható.

A kisforgalmú vasútvonalak és állomások megszüntetése főként mezőgazdasági üzemeket, valamint hivatásforgalomban részt vevő (rendszeresen munkába-, illetve iskolába járó) utasokat érint. Ezek részaránya országos viszonylatban nem jelentős. A forgalomátterelés folytán azonban az érintett területeken a közlekedési lehetőségek a jelenlegi helyzethez képest lényegesen megváltoznak, ezért a felmerülő társadalmi, gazdasági és politikai kérdések megoldása a végrehajtás gondos előkészítését igényli.

A vasúti forgalom egy részének közútra terelése következtében – a szállítási távolság növekedése esetén – az érintett utasok és fuvaroztatók szállítási költségei is emelkednek. Gondoskodni kell arról, hogy ezek a racionalizálás következtében a korábbinál hátrányosabb helyzetbe ne kerüljenek. Mivel a menetdíj változása az életszínvonalat érintő kérdés, a fuvardíjak pedig bizonyos esetben a termelési költségek alakulását befolyásolják, elsősorban a hivatásforgalomban részt vevő utasok és a rendszeresen fuvaroztatók (döntően mezőgazdasági üzemek) részére indokolt meghatározott ideig megfelelő tarifakedvezményt nyújtani. A kedvezmények adását a vasútnál jelentkező megtakarítások lehetővé teszik.

A forgalomátterelési program végrehajtása

A várható szállítási feladatok, a területi igények és a gazdaságossági tényezők alapján elkészített forgalomátterelési program – figyelembe véve a műszakilag halaszthatatlan felújítások időpontját és az anyagi lehetőségeket – reálisan 10-12 év alatt a következőképpen valósítható meg:

- mintegy 2000 km vasútvonal megszűnik, ami által elérhető, hogy az esedékessé váló jelentős költségű felújításokra nem kerül sor;
- a kis forgalmú vasútvonalak felszámolásával mintegy 180, a megmaradó vonalakon pedig kb. 320 állomáson az árukezelés megszűnik; ezeknek az állomásoknak a forgalma körzeti állomásokra terelődik át. A körzetesítés végrehajtása után az áruforgalom összesen mintegy 70 nagy és kb. 170 kisebb körzeti állomáson, és további mintegy 300, lényegében változatlan feladatokkal megmaradó vasútállomáson bonyolódik le. A kis forgalmú állomások felújításának megtakarítása révén az anyagi erőforrások a körzeti állomások korszerű felszerelésére fordíthatók. A körzetesítés eredményeképpen az átlagos állomástávolság a jelenlegi 7 km-rel szemben 13 km-re növekszik; az érintett állomások körzetében a közúti fel- és elfuvarozás átlagos együttes távolsága pedig 4 km-ről 13,5 km-re emelkedik;
- azokon a mezőgazdasági területeken, ahol a betakarítás idején lökésszerűen nagy áruszállítási igény jelentkezik, a legkedvezőbb fekvésű állomások idényszerű üzemelése továbbra is biztosítható. Ez mintegy 100-150 állomáson teszi indokolttá a forgalomnak évente néhány hétig való fenntartását. Ezáltal az állomás körzetéhez tartozó mezőgazdasági üzemek legnagyobb volumenű szállításai az eddigi forgalmi kapcsolatoknak megfelelően lebonyolíthatók.

A vasútállomások körzetesítéséhez a már kísérleti jelleggel létesített körzeti állomások folytán tapasztalatok állnak rendelkezésre. A darabáru-fuvarozás koncentrálásával és a közúti közlekedés bevonásával az eddig kiszolgált 200 település helyett 3400 települést lehetett gazdaságosan bekapcsolni a „háztól házig" forgalomba.

A megszűnő vasútvonalak utasforgalmának közútra terelésével kapcsolatban is vannak felhasználható tapasztalatok. A vasútvonalakkal párhuzamosan indított autóbuszjáratokat az utasok jelentős része – a gyakoribb és a településközpontokat jobban megközelítő közlekedésben rejlő előnyök miatt – a magasabb viteldíjak ellenére is szívesebben veszi igénybe.

A gazdaságtalan vasútvonalak és vasútállomások forgalmának közútra terelését megelőzően területi vizsgálatokat szükséges végezni a tanácsi szervek és a legnagyobb fuvaroztató üzemek bevonásával.

A program ütemezését és végrehajtását
- a területi vizsgálatok eredménye;
- a vonalmegszüntetéseknél a forgalom fenntartása érdekében esedékessé váló műszaki rekonstrukció időpontja;
- az állomások körzetesítésénél az esedékes felújítások és a körzeti állomások kiépítése;
- mindkét esetben a közúti forgalomra való átterelés előfeltételeinek (útépítés, útkorszerűsítés, járműbeszerzés) biztosítása határozza meg.

IV. A közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának várható hatásai

A közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása a szállítási szükségletek eddiginél jobb és gazdaságosabb kielégítésével előnyös hatást gyakorol az ország társadalmi-gazdasági fejlődésére, elősegíti a párt és a kormány gazdaságpolitikájának megvalósítását.

A közlekedés átfogó műszaki fejlesztése, szerkezeti rekonstrukciója, a vasút–közút közötti munkamegosztás átalakítása – ezen belül a kis forgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának átterelése – eredményeként nő a közlekedési munka termelékenysége, csökkennek a közlekedési költségek; ennek további kihatásaként pedig népgazdasági szinten is csökkennek a társadalmi termelés ráfordításai.

A műszaki fejlesztés és a szerkezeti rekonstrukció megvalósításával korszerű szinten és gazdaságosan elégíthetők ki a személy- és áruszállítási igények mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi forgalomban. A korszerű üzemtechnikai berendezések felszerelésével fokozódik a biztonság.

A közlekedés műszaki fejlesztése és szerkezeti rekonstrukciója gyorsítólag hat a termelőerők további fejlődésére, az előnyösebb területi struktúra kialakulására. Elősegíti az ipar és a mezőgazdaság területi és termelési szerkezetének javítását, az energiafelhasználás csökkentését, szélesíti a társadalmi munkamegosztás lehetőségeit.

Az utazási és az árutovábbítási sebesség növelésével csökken az utazással eltöltött idő, az úton levő áruk tömege. A különleges igényekhez való rugalmas alkalmazkodás útján jobban biztosítható az áruk minőségének megóvása, a szállítási igények gazdaságos és kellő időben történő kielégítése.

A közlekedés a korszerűsítés végrehajtásával az eddiginél nagyobb mértékben vállal szerepet az ország nemzetközi fizetési mérlegének javításában. Bővíti a devizaszerző és devizakímélő teljesítmények körét, hozzájárul a nemzetközi együttműködés fokozásához.

A magasabb technikai szintre fejlesztett egységes közlekedési rendszer alkalmas a honvédelem sajátos igényeinek kielégítésére.

A közlekedéspolitikai koncepció beleilleszkedik a gazdaságirányítás új rendszerébe, és amellett, hogy számításba veszi annak hatását, a közlekedés részéről is segíti eredményes működését. Az új gazdaságirányítási rendszerben érvényesülő gazdasági ösztönzők a közlekedési vállalatokat a hatékony rekonstrukciós intézkedések gyors megvalósítására késztetik.

A tervbe vett műszaki fejlesztés előnyös változásokat hoz a közlekedési dolgozók munkafeltételeiben; a dolgozók a fejlesztési program megvalósításával könnyebb, kulturáltabb, egészségesebb és biztonságosabb munkakörülmények között végezhetik munkájukat.

A közlekedés szerkezetének megváltozása, esetenként a forgalomnak a közlekedési ágak közötti átterelése az érintett területeken helyi gazdasági és társadalompolitikai kérdéseket is felvet. Ezek feltárása a területi vizsgálatok feladata és megoldásuk a tervbe vett intézkedések megvalósításának előfeltétele.

A koncepció megvalósítása kihat a településfejlesztésre, a lakó- és a munkahelyek elhelyezésére, ezzel kapcsolatban az államigazgatási, a kereskedelmi és a kulturális vonzásterületek kialakulására.

A közlekedés rekonstrukciója a szükséges berendezéseket gyártó ipar kapacitásának a fejlesztését igényli. A hazai ipar által ki nem elégíthető fejlesztési igények fedezésére az import biztosítása szükséges.

A vasúti áruforgalom koncentrálása és a közúti forgalom növekedése módosítja a közlekedés munkaerő-állományának belső arányait. Az intézkedések révén a munkaerő egy része felszabadul, ami lehetővé teszi a szolgálatból kivált dolgozók pótlását, illetve más területek munkaerő-szükségletének fedezését.

Az új technikát fokozott mértékben alkalmazó fejlesztés nagyobb szakmai felkészültséget, magasabb szintű képzettséget igényel a közlekedésben és kiszolgáló üzemeiben foglalkoztatott dolgozóktól.

A magyar közlekedéspolitika koncepciójának megismertetése és végrehajtása széles körű politikai, szakmai felvilágosító és szervező tevékenységet tesz szükségessé. A gazdasági irányító szervek és a közlekedési dolgozók előrelátó és összehangolt jó munkája előfeltétele annak, hogy a közlekedéspolitikai koncepció elérje alapvető célját: a közlekedés fejlődését, társadalmi-gazdasági hatékonyságának fokozását és ezek végső eredményeként az életszínvonal emelését.

B) A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt kormány 1024/1968. (X. 31.) sz. határozata a közlekedéspolitikai koncepcióról[1]

1. A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány a közlekedéspolitikai koncepciót elfogadja és céljainak megvalósítása érdekében különösen fontosnak tartja

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás javítását, ezen belül elsősorban a közúti közlekedés részarányának célszerű növelését;
- a személyszállítás színvonalának – gyorsaságának, pontosságának, biztonságának és kényelmének – emelését, a szolgáltatások bővítését és minőségük javítását;
- az árutovábbítás sebességének és gazdaságosságának növelését;
- a vasúti hálózat és a vasúti üzem korszerűsítését, racionalizálását;
- a közúti hálózatnak és a közúti közlekedést kiszolgáló létesítményeknek a gépjármű-közlekedés fejlődésével összehangolt fejlesztését;
- a közlekedés gazdaságosságának további fokozását, a közlekedés devizaszerző és devizakímélő tevékenységeinek bővítését, a nemzetközi szállításokban a hazai fuvareszközök széles körű felhasználását;
- a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását.

2. A Minisztertanács a vasúti hálózat racionalizálása keretében szükségesnek tartja

- a gazdaságtalan, kis forgalmú vasútvonalak áru- és utasforgalmának közútra terelését;
- a vasúti áruforgalom körzetesítését.

A vasúti forgalom átterelését és a körzetesítést megfelelő politikai és gazdasági előkészítés előzze meg. Döntés előtt meg kell hallgatni az érdekelt miniszterek és országos hatáskörű szervek vezetőinek, valamint az érdekelt megyei tanácsok végrehajtó bizottságának véleményét, és figyelembe kell venni az érintett területek gazdaságfejlesztési szempontjait, valamint a honvédelmi érdekeket is.

A személyszállításnál a hivatásforgalomban részt vevő utasok részére a jelentkező díjtöbblet mértékéig a forgalomátterelléstől számított három évig díjszabási kedvezményt kell adni. Az áruszállításnál a rendszeresen fuvaroztatók a jelentkező többletköltség ellensúlyozására, az átterelléstől számított legfeljebb három évig, ugyancsak díjszabási kedvezményben részesülhetnek.

Az áruforgalom átterelléséhez szükséges műszaki-gazdasági előfeltételek költségfedezetét a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak saját forrásaiból, a közlekedési szakágaknál jelentkező megtakarításokból és meghatározott esetekre a megtakarítások egy részéből képzett, elkülönített közlekedéspolitikai alap létesítése útján kell biztosítania. A közlekedéspolitikai alapot egyrészt a kis forgalmú vasútvonalak és állomások forgalmának átterelése következtében a vasútnál jelentkező üzemi eredményjavulás átcsoportosítása, másrészt a forgalomátterelés

1 Az 1968. szeptember 5-én elfogadott 3301/1968. számú, nyilvánosságra nem kerülő kormányhatározat szövegének közlésétől eltekintettünk. A két kormányhatározat közötti egyetlen különbség: a korábbi verzió értelmében az áruforgalom átterelléséhez szükséges műszaki-gazdasági előfeltételeket még kizárólag a vasútnál jelentkező megtakarításokból – önfinanszírozás formájában – kell biztosítani. Tehát még nem szerepel benne az önálló közlekedéspolitikai alap létrehozása.

következtében megtakarítható felújítások értékének és felszabaduló állóeszközök nettó visszanyereményi értékének bevonása útján kell létrehozni. A személyforgalom áttereléséből a hivatásforgalomban adódó díjszintkülönbséget a személyszállítás dotációs rendszerének megfelelő módosításával kell kiegyenlíteni.

A vasúthálózat racionalizálásának eredményeként felszabaduló vasutas dolgozók elhelyezését kellő gondossággal előkészített átirányítással üzemen belül kell megoldani.

A magyar közlekedéspolitika koncepciója. Bp., 1968.

Modernizáció, ellentmondások 1969–1980

43

MAGYAR–OSZTRÁK KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK

1969

A Kádár-korszakban a Magyarország és Ausztria közötti közlekedési kapcsolatokat vitás kérdések nem terhelték, a két ország közlekedési miniszterei évente találkoztak egymással. A találkozóra – felkészítve a tárgyaló minisztert – az apparátus egy-egy összefoglaló jelentést készített. Az 1969-es tárgyaláshoz összeállított emlékeztetőnek a postára és hírközlésre vonatkozó, minegy másfél oldalas részét nem közöljük.

Magyarország nyugati határszakaszán 1968-ban – a műszaki és aknazár feloldása után – építették ki a mintegy kétszáz km hosszú jelzőrendszert. A nyugati határövezetet 1969. május 1-jétől megszüntették, de a határsávba (2 km) továbbra is csak engedéllyel lehetett belépni. A két ország közötti összeköttetések az 1970-es évtizedben folyamatosan bővültek, a kétoldalú határforgalom zavartalanná vált. 1979-től Budapest és Bécs között naponkénti légi kapcsolat működött. 1980-ra 19 menetrendszerű autóbuszjárat közlekedett a két ország között. 1985-ben a MÁV vezérképviseletet nyitott Bécsben. 1988-tól a két ország közötti közúti forgalomban engedélymentessé vált a 6 tonna összsúlyt, illetve 3,5 tonna hasznos terhelést meg nem haladó gépjárművek forgalma.

A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium emlékeztetője

Dr. Csanádi György miniszter elvtárs 1967. évi ausztriai látogatása során a két közlekedési miniszter megállapodott abban, hogy a közlekedést és hírközlést érintő kérdéseket minden évben személyes találkozások alkalmával megbeszélik. A múlt év júliusában dr. Weiss, az osztrák közlekedési és államosított vállalatok minisztere volt Budapesten, folyó évben pedig dr. Csanádi György miniszter elvtárs látogat el Ausztriába. Dr. Ludwig Weiss látogatása során barátságos légkörű véleménycserére került sor, melyről dr. Csanádi György miniszter elvtárs 1968. július 26-án kelt jelentésében számolt be a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormánynak. A magyar–osztrák közlekedési és hírközlési kapcsolatokról, illetve az ezekkel kapcsolatos kérdésekről az alábbi összeállítás ad tájékoztatást.

I. Vasúti kapcsolatok

Az Osztrák Államvasutakkal való együttműködésünk jó. A forgalom lebonyolítása, a két vasút közötti teljesítmények elszámolása terén probléma nem merült fel. A személy- és áruforgalom meggyorsítása érdekében tett kezdeményezéseink az ÖBB részéről támogatásra találtak.

Az Osztrák Vasutak vezérigazgatóságának kereskedelmi igazgatóságával nemzetközi fuvarjogi, árudíjszabási, személydíjszabási és menetkedvezményi kérdésekben tartunk fenn munkakapcsolatot. A jelzett területeken az együttműködés jó,

amit igazol az a körülmény is, hogy a szovjet–osztrák vasúti áruforgalom szabályozására közös megállapodás és közvetlen díjszabás van kidolgozás alatt.

Magasabb szintű tárgyalásokon osztrák részről esetleg felvethetik az átmenő forgalmat és az ezzel kapcsolatos elszámolásokat szabályozó államszerződés elavultságát. Jelenleg a felszabadulás előtt, 1930-ban kötött államszerződés van érvényben. Az Osztrák Szövetségi Vasutak [ÖBB] részéről évek óta várható kezdeményezés, hogy ezt a mi vasutunkra pénzügyi szempontból előnyös magyar–osztrák vasúti határforgalmi államszerződést új alapokra helyezzük.[1] (Pl. az ÖBB Hegyeshalom határállomáson az 1940. évi beruházási állag figyelembevételével fizeti a hozzájárulási költségeket az állomás használatáért, tekintet nélkül arra, hogy a háborús cselekmények folytán az állomási létesítmények jelentős hányada megsemmisült, azokat csak részben pótoltuk.) Javasoljuk, hogy amennyiben osztrák részről jelentkezne ilyen igény, annak napirendre tűzése elől lehetőség szerint térjünk ki, előnyös volna a régi államszerződés változatlan érvényben hagyása legalább Hegyeshalom közös határállomás néhány év múlva végrehajtásra kerülő rekonstrukciójáig.

II. Autóközlekedési kapcsolatok

1. *Személyforgalom*

A rendszeres autóbusz-forgalmat a két ország között 1965. évben építettük ki. Az első évben öt viszonylatban indítottunk a kijelölt osztrák partner vállalatokkal közösen járatokat. A későbbi években a vonalak száma nyolcra emelkedett, azonban a kedvezőtlen kihasználás miatt a vonalak jelentős részét csak az osztrák vállalkozók üzemeltetik. Az 1965-ben megindított első öt vonal a következő volt: Wien–Budapest, Wien–Sopron, Wien–Siófok, Graz–Siófok, Wien–Szombathely.[2] A későbbi évek során Graz–Budapest, Drassburg–Sopron, valamint Wien–Keszthely viszonylatban is indult menetrendszerű autóbusz-forgalom.

A Graz–Budapest, valamint a Wien–Keszthely járatokon eleve csak osztrák vállalat közlekedtette autóbuszait, a Graz–Siófok, a Wien–Szombathely, a Drassburg–Sopron és a Wien–Siófok vonalakon a magyar üzemeltetésű járatokat kellő kihasználtság hiányában beszüntettük.

Ily módon 1969. évben csupán a Wien–Budapest és Wien–Sopron viszonylatban, általában hetente egyszer közlekednek magyar autóbuszok pool elszámolási rendszerben.

A forgalom bonyolítása az 1965. április 9-én kötött, a két ország közötti, valamint azokon áthaladó autóbusz-fuvarozásokat szabályozó egyezmény alapján történik.

1 Magyarország és Ausztria 1978. szeptember 14-én írta alá a határon átmenő vasúti forgalomról szóló egyezményt. Az 1930. évi jegyzőkönyvi megállapodás felülvizsgálatáról szóló tárgyalások 1974-ben zajlottak le.

2 A két ország közötti menetrend szerinti autóbusz-forgalom 1965. július 10-én indult meg. A járatokat kizárólag a határon átmenő utasok vehették igénybe. Az útvonalak kijelölésénél arra törekedtek, hogy a vonalak a Magyarországra irányuló idegenforgalom lebonyolítását segítsék. Legnagyobb sikere a Graz–Siófok és a Bécs–Siófok járatoknak volt.

2. *Áruforgalom*

Az árufuvarozásra vonatkozó államközi megállapodást a két ország képviselői 1960. december 21-én kötötték. 1961 márciusában a két ország pénzügyminisztériumának képviselői egyezményt írtak alá a tehergépjárművek adóztatásáról. Az egyezmény keretében mindkét állam egymás tehergépjárműveire adómérséklést léptetett életbe, majd 1968-ban újabb tárgyalások során az adótételek tovább csökkentek. A megállapodás alapján évenként kerül megállapításra az engedélykontingens, amelyet a két ország közlekedési minisztériumai kölcsönösen átadnak egymásnak abból a célból, hogy saját nemzetközi fuvarozóik között elosszák.[3]

Az 1968. évi megállapodás szerint mindkét ország közlekedési minisztériuma a másik fél részére 50-50 db loco- [helyi célú] és 35-35 tranzitfuvarozás lebonyolítását biztosító biankó engedélyt adott át. Ezenkívül Magyarország a zalai olajmezők termékeinek fuvarozására még külön 50 db engedélyt biztosított az osztrák fuvarozók részére. Az 1969. évi kontingens megállapítására e hó utolsó napjaiban a két minisztérium képviselői tárgyalásokat folytattak Budapesten, 45 tranzit- és 50 loco-engedély kölcsönös kicserélésében állapodtak meg. 1968-ban magyar tehergépjárművek 1084 loco-járatot bonyolítottak, és 990 esetben haladtak át Ausztria területén.

III. Hajózási kapcsolatok[4]

A DDSG osztrák hajózási vállalat 1969. január 1-jétől tagja a dunai hajózási bratislavai egyezménynek, és ezzel a vállalattal ebben a keretben és kétoldalú megállapodások alapján is együttműködünk. Az együttműködés kielégítő.[5] Ezenkívül kielégítő és folyamatosan fejlődő kereskedelmi kapcsolatunk van különböző termelő- és szállítmányozási vállalattal.

Wienben képviseletünk van, ahol hat magyar állampolgárságú alkalmazottunk dolgozik. Bérelt és saját területeink és raktáraink is vannak. Linzben ügynökségünk van, ahol két magyar állampolgárságú alkalmazottunk dolgozik.

3 1973. január 1-jétől Ausztria eltörölte a szállítási adót, így a magyar teherautók adómentesen közlekedhettek. Az osztrák teherautók számára Magyarország adómentességet elvi okokból nem adott, viszont a pénzügyminiszter meghatározott számú osztrák teherautó-járatot (1974-ben hétezer db) mentesített az adófizetés alól. Fock Jenő 1974-es ausztriai tárgyalásain az osztrák fél kevesellte ezt a mennyiséget, és kölcsönösségi alapon kérte a teljes adómentesség megadását. A két fél végül héthétezer, egy útra érvényes fuvarozási engedélyben állapodott meg.

4 Magyarország és Ausztria 1953. február 28-án írta alá a két ország közötti Duna-hajózásra vonatkozó jegyzőkönyvet. Április 27–május 12-e között folytak a tárgyalások a dunai hajózás szabályozásáról szóló megállapodás részleteiről (bécsi, győri, soroksári Duna-ágak használata, gyorsított határkezelés stb.). A két fél által kiállított dunai hajósigazolványok birtokosai az államhatárt a Dunán útlevél és vízum nélkül átléphették, de kizárólag azzal a hajóval, amelynek személyzeti lajstromába bejegyezték.

5 1974-ben a Mahart és a DDSG szerződést kötött a Bécs és Pozsony közötti személyforgalom fenntartásáról. Az együttműködés lényege az volt, hogy Mahart-személyhajóval és osztrák utasszervezéssel bonyolódott a forgalom.

IV. Légügyi kapcsolatok

A Magyarország és Ausztria közötti légügyi kapcsolatokat az 1959. július 17-én kötött egyezmény szabályozza. Az egyezmény szerint a légi közlekedési vállalatok által repülhető útvonalak függelékének módosításáról a két ország légügyi hatóságai kétévenként tárgyalásokat folytatnak. Legutóbb ilyen tárgyalásokra 1967 novemberében került sor Budapesten, és akkor megállapodtak abban, hogy a függelék 1970. március 31-ig lesz érvényben. Minthogy azonban a Malév ez év áprilisában új járatot kíván indítani Tuniszba Wienen keresztül, a függelék módosítása céljából ez év februárjában új tárgyalásokra került sor. Ennek eredményeképpen a Malév a jelenlegi Budapest–Wien, Budapest–Wien–Berlin járatok mellett heti egy alkalommal Budapest–Wien–Tunisz járatot is fog üzemeltetni.

V. Útügyi kapcsolatok

A magyar–osztrák útügyi kapcsolatok felújítására tárcánk megkereste az Osztrák Szövetségi Építésügyi és Műszaki Minisztériumot abból a célból, hogy a szakemberek országaink kapcsolódó úthálózatának fejlesztésében szükséges összhang megteremtése érdekében folytassanak egyeztető megbeszéléseket. Az Osztrák Szövetségi Építésügyi és Műszaki Minisztérium javaslatunkat pozitívan, nagy érdeklődéssel fogadta. A szakértők megbeszélésére 1967 novemberében került sor Budapesten az alant felsorolt kérdésekről:

1. Általános kölcsönös tájékoztatás a megbeszélések tárgyát képező útvonalak állapotáról és várható fejlesztéséről.

2. A Wien–Budapest közötti közúti kapcsolat az E5 jelű Európa-út vonalán, amely Ausztriában a 10. sz. szövetségi, Magyarországon az 1. sz. főútból tevődik. Megállapítást nyert, hogy törekvéseink – a genfi nyilatkozat ajánlásait illetően – azonosak, és a két ország között műszaki vonatkozásban nincsenek lényeges különbségek. Az osztrák fél javaslatot tett a nickelsdorfi határkezelési hely áthelyezésével kapcsolatos és a határ közvetlen közelében lévő útszakasz átépítésére, megígérve, hogy a szükséges tárgyalási anyagokat átadja a magyar félnek állásfoglalás céljából. Ez eddig nem történt meg.

3. A Wien–Budapest közötti jövőbeni autópálya-összeköttetés. Megállapítottuk, hogy az autópályával kapcsolatos kiépítési irányelvek a két országban közel azonosak, azonban az egymástól függetlenül végzett előtanulmányok nyomvonalai az államhatárt különböző helyen érik el Nickelsdorf–Hegyeshalom térségében. Az ügyben további tanulmányok és megbeszélések szükségesek.

4. A Wien–Sopron–Balaton közötti közúti összeköttetés, amely Ausztriában a 16. sz. szövetségi, Magyarországon pedig a 84. sz. főútból tevődik. Az osztrák fél tudomására hoztuk, hogy a magyar területen esedékes rekonstrukciós munkák 1968. évben befejezést nyernek, és kértük, hogy ezt az osztrák szövetségi utak programjának összeállításánál vegyék figyelembe.

5. A meglévő határátkelőhelyeken felmerülő útépítési kérdések. A Hegyeshalom–Nickelsdorf közötti határátkelőhely kivételével – amelynek problémáit a 2. sz. pont tartalmazza – a többinél útépítési munka nem szükséges.

Megállapodtunk, hogy a 2–5. pontokban 1968 második felében osztrák kezdeményezésre további tárgyalásokat folytatunk. Az osztrák fél ez ideig a tárgyalásokat nem kezdeményezte.

A szakértői szinten való érintkezési formát az osztrák útügyi hatóságokkal hasznosnak tartjuk.

A KPM által Csanádi György ausztriai tárgyalásaihoz készített emlékeztető Magyarország és Ausztria közötti közlekedési kapcsolatok állásáról, 1969. MOL XIX.–H–1–c 34. doboz, 0049/3/1969. Szigorúan titkos. 3. sz. példány, 6 gépelt oldal, másolat.

44

A „MASZEKOK" SZÁLLÍTÓESZKÖZEI

1970. április 14.

A magánszemélyek gépjárműhasználatának egyes kérdéseit a 34/1964. (XII. 29.) kormányrendelet szabályozta. Ez a jogszabály nem korlátozta a magánszemélyek által üzemben tartható gépjárművek körét. A haszongépjárművek (autóbuszok, tehergépkocsik stb.) forgalmazását végző Autó- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalat azonban – belső rendelkezés folytán – nem adott el haszongépjárművet magánszemély részére. Más forrásból viszont kerülhetett haszongépjármű magánszemély tulajdonába. Gépjármű külföldről való behozatalát, ill. ajándékozását ugyanis nem tiltották meg.

A KPM által kidolgozott – s itt közölt – előterjesztést az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága 1970. április 20-i ülésén Csanádi György, Klézl Róbert és Nagy Józsefné bevonásával megtárgyalta és elutasította. A Gazdaságpolitikai Bizottság nem tartotta politikailag helyesnek, hogy kisiparosok és kiskereskedők saját tehergépjárművel rendelkezzenek. A bizottság véleménye szerint a nagycsaládok utazási problémáinak megoldása nincs összefüggésben kisebb-nagyobb autóbusz vásárlásának engedélyezésével. A kiskereskedők, kisiparosok és őstermelők tevékenységével összefüggő szállítási igényeket bonyolítsák le az állami vállalatok szolgáltatásképpen.

1972 őszén a KPM kidolgozta azt a rendelettervezetet, melynek értelmében magánszemély a részére vámkezelt gépjárművet a forgalomba helyezéstől számított két éven belül csak az állami gépjármű-kereskedelmi vállalatnak adhatja el, ill. csak személygépkocsit, motorkerékpárt és 500 kg-nál nem nagyobb hasznos teherbírású pótkocsit tarthat üzemben. Személygépkocsi minden olyan személyszállító autó, amelyben az ülések száma nem több, mint kilenc. A tervezet nagy port kavart, szinte valamennyi minisztérium, főhatóság stb. érdemi észrevételeket fűzött hozzá. A Pénzügyminisztérium pl. megoldandó feladatnak tartotta a feketefuvarozási tevékenység legalizálását. A MÉM szerint téves az az álláspont, amely szerint magánszemély tulajdonában álló minden gépjármű politikailag káros, és gazdasági differenciálódáshoz vezet. Szükséges, hogy a háztáji megművelééhez stb. lehessen birtokolni traktort (pl. 25 lóerőig) és más mezőgazdasági munkagépeket. A KIOSZ képviselője a kivételt nem ismerő tilalom következményeiről beszélt. A kormány 1972. november 2-án elfogadta a rendeletet, amelynek célja volt megakadályozni, hogy a gépkocsival ügyeskedők kevés munkával irreális jövedelmeket szerezzenek. Magánszemély sem személyt, sem árut nem fuvarozhatott. A fuvarozás, személyszállítás állami-közületi feladat. A még üzemben lévő személyi tulajdonú haszongépjárműveket tulajdonosaik legkésőbb 1973. december 31-ig tarthatták üzemben.

Magánszemélyek gépjárműhasználatát ismételten a 3/1980. (II. 6.), illetve az ezt módosító 31/1981. (IX. 14.) sz. MT-rendeletek szabályozták. Ettől kezdve meghatározott szakmák kisipari, kiskereskedői engedéllyel rendelkező tagjai egy darab, legfeljebb 3 tonna hasznos teherbírású gépkocsit tarthatnak üzemben. Kisiparos magántaxizást a 20/1981. (VI. 19.) sz. MT-rendelet alapján végezhet.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése

A 17/1969. (IV. 24.) Korm. számú rendelet szabályozta a közületi gépjárművek használatát. Ehhez hasonlóan szükséges a magánszemélyek gépjárműhasználatának egységes rendezése is. Ezen belül többek között:

1. Magánszemélyek – kisiparosok, kiskereskedők és őstermelők – részére tehergépjármű üzemben tartásának engedélyezése.

2. Nagyobb családok és szabadfoglalkozásúak részére kis befogadóképességű autóbusz (mikrobusz) üzemeltetésének engedélyezése.

ad 1.

Különböző magánszemélyek – elsősorban kisiparosok, kiskereskedők és őstermelők – évek óta egyre növekvő számban kérik foglalkozásuk gyakorlásához szükséges tehergépjármű vásárlásának engedélyezését. Kérelmeiket általában azzal indokolják, hogy tehergépjármű birtokában fokozottabban tudják kielégíteni a lakosság szükségleteit. A kérelmek túlnyomó részét különböző állami és társadalmi szervek támogatják, ugyancsak a lakosság érdekeire tekintettel. Az igényeket természetesen érdek-képviseleti szerveik (KIOSZ, KISOSZ) is pártfogolják.

A hatályos jogszabályok nem tiltják, hogy magánszemély bármilyen gépjárművet üzemben tarthasson. A forgalmazást végző Autó- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalat azonban – belső rendelkezés folytán – magánszemélyek részére autóbuszt, teher- és különleges gépjárművet nem ad el.

A 3/1968. (I. 16.) Korm. és az ezt végrehajtó 7/1968. (II. 4.) PM számú rendelet lehetővé tette ugyan, hogy gazdálkodó szervek bizonyos feltételek mellett gépjárművüket magánszemélyeknek is eladhassák. A 17/1969. Korm. számú rendelet azonban a vásárlást – a személygépkocsi és motorkerékpár kivételével – vásárlási engedélyhez köti. Ez a rendelet azonban végrehajtva még nincs. A tervezett szabályozás szerint

a) olyan személy tarthat üzemben tehergépjárművet, akinek azt foglalkozása indokolja;

b) a járművel fuvarozást (ellenszolgáltatásért más részére szállítást) nem végezhet;

c) az engedélyt 1 tonna (pótkocsi esetében 2 tonna) teherbírásig a járási tanács, ennél nagyobb teherbírású gépjárműre kivételesen a KPM Autó-felügyelet adja;

d) egy személy csak egy tehergépjárművet tarthat üzemben;

e) az üzemben tartási engedély 3 évre szól, amelyet az engedélyező szerv további 3-3 évre meghosszabbíthat.

Azokat a foglalkozásokat, ahol elsősorban tartjuk indokoltnak a kistehergépkocsi juttatását, a melléklet tartalmazza.

ad 2.

Nagyobb családok részéről számos esetben merült fel kis befogadóképességű autóbusz (mikrobusz) vásárlása iránti igény is, mivel a kereskedelemben vásárolható személygépkocsikat legfeljebb 5 személyre vizsgáztatják. Így a nagyobb létszámú családok közös utazásaikat személygépkocsival lebonyolítani nem tudják. Ilyen igények érkeznek még olyan személyek részéről is, akik hatósági engedély

alapján olyan tevékenységet folytatnak, amely autóbusz üzemben tartását indokolttá teszi (zenekarvezető, mutatványos stb.).

Az ad 1. alatt a tehergépjárművekkel kapcsolatban mondottak az autóbuszok tekintetében is fennállanak, azzal a különbséggel, hogy a tervezett szabályozás szerint a tanács magánszemély részére 12 személynél nem nagyobb autóbusz üzemben tartására adhat engedélyt. Nagyobb autóbusz üzemben tartását kivételes esetben a KPM Autó-felügyelet engedélyezheti.

Az előterjesztéssel kapcsolatban rá kell mutatni arra, hogy a magánszemélyek gépjárműhasználatának rendezése elől ma már kitérni nem lehet. A kormányzat az utóbbi években több rendelkezést hozott, amelyek egyrészt több szakmára terjesztették ki engedélyadás lehetőségét, másrészt a kisiparosok és kiskereskedők számának növelését célozták. Az 1038/1969. Korm. számú határozat is a lakossági szolgáltatások javításának gyorsítását tervezi. Ennélfogva a kisiparosok és kiskereskedők, valamint érdek-képviseleti szerveik a lakossági szolgáltatások megjavítása érdekében állandó ostrom alatt tartják a KPM és az egyéb állami szerveket, valamint a társadalmi szerveket is. Nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a körülményt sem, hogy a közületi gépjárművekről szóló kormányrendelet hatályba lépését megelőző másfél év alatt – főleg szövetkezeti vonalról – számos magánszemély jutott legálisan tehergépjármű birtokába, és ezek egy részét – a rendőrhatóság által kiállított forgalmi engedéllyel – üzemeltetik is. Az új kérelmezőket az engedély megtagadása hátrányos helyzetbe hozza, és igen nagy feszültséget okoz, amelyet fel kell oldani.

A kérdést azért terjesztem a Gazdaságpolitikai Bizottság elé, mert az nem annyira közlekedési, mint inkább politikai kérdés. Szállítóeszköz birtoklása megkönnyíti a kisipari, kiskereskedői tevékenység gyakorlását, a lakossági igények így jobban kielégíthetők. De ez egyúttal jövedelemnövelő hatású is. Ezt azonban megfelelő adózási rendszerrel ellensúlyozni lehet. Azzal, hogy az engedélyeket általában a tanácsok adják ki, ahol az adókivetés is történik, ez a probléma megoldását jelentené.

Minthogy az engedély csak 3 évre szólna, a tanács annak leteltével indokolt esetben megtagadhatja az engedély meghosszabbítását, sőt súlyosabb szabálytalanság (rendszeresen más részére végzett fuvarozás) esetén az iparjogosítványt is megvonhatja.

II.
Határozati javaslat

A Gazdaságpolitikai Bizottság egyetért azzal, hogy a közlekedés- és postaügyi miniszter a magánszemélyek gépjárműhasználata tárgyában a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormánynál az előterjesztésben foglalt elvek szerinti kormányrendelet kiadását kezdeményezze.

dr. Csanádi György

Melléklet

Jegyzék azokról a foglalkozásokról, ahol elsősorban indokolt a kistehergépkocsi juttatása

Képesítéshez kötött iparok közül:
asztalos, bognár, kádár, ács, bádogos, cukrász, mézeskalácsos, cserépkályha-készítő, csónaképítő, épületburkoló, gázvezeték-szerelő, kovács, kőfaragó, beton- és műkőkészítő, kőműves, központifűtés-szerelő, kútásó, lakatos, szobafestő, címfestő, mázoló, fényező, tetőfedő, üveges, üvegműves, tükörkészítő, vízvezeték-szerelő

Működési engedélyhez kötött iparok közül:
asztalos, bognár, kádár, bádogos, cserépkályha-készítő, építőipari javító, kovács, lakatos, szobafestő, címfestő, mázoló, fényező, üveges, vegytisztító, épületburkoló, gázvezeték-szerelő, kőfaragó, beton- és műkőkészítő, központifűtés-szerelő, kútásó, tetőfedő, vízvezeték-szerelő

Szabadiparosok közül:
kő-, kavics- és homokkitermelő, mészégető, szikvízkészítő, tűzifa-fűrészelő

Magánkereskedelem területéről:
zöldség- és gyümölcskereskedő, virágkereskedő, tüzelőanyag-kereskedő, épületanyag-kereskedő, baromfikereskedő

Mezőgazdaság területéről:
zöldség- és gyümölcstermelő, bolgárkertész, virágtermelő

Egyéb:
mutatványos, méhész

Megjegyzés
Az 1968. év végi adatok szerint
– a kisiparosok száma 76 000
– a kiskereskedők és mutatványosok száma 10 000
– az őstermelők száma 100 000.
Eddig mintegy 600-800 igénylő jelentkezett. Ezt az igényt részben az Autó- és Alkatrész-kereskedelmi Vállalatnál lévő használt tehergépkocsikból és a közületek által leadásra kerülő gépkocsikból ki tudjuk elégíteni. A következő évek megnövekedett importlehetőségeit figyelembe véve – az elsősorban kielégítendő állami igényeken túlmenően – a magánszemélyek részére fokozatosan mintegy 6000-8000 db gépkocsi vásárlását célszerű lehetővé tenni.

A KPM előterjesztése „A magánszemélyek gépjárművásárlásának és -használatának szabályozása" címmel az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága részére, 1970. április 14. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 183. ő. e. 4 gépelt oldal, másolat.

45

POLITIKAI MUNKATÁRSAK GÉPKOCSIHASZNÁLATA

1970. június 25.

A pártapparátus tagjai autóvásárlásaikhoz kedvezményeket kaptak. Az alábbi dokumentum az MSZMP KB pártgazdasági és ügykezelési osztályának javaslatát tartalmazza az MSZMP és a KISZ KB politikai munkatársainak gépkocsi-közlekedéséről. Az MSZMP KB Titkársága a javaslatot – Gáspár Sándor, Nyers Rezső, Aczél György és Kádár János hozzászólása után – elfogadta. Úgy döntött, hogy az intézkedések bevezetésére az állami rendelet megjelenésével egy időben – amennyiben az 4-6 héten belül megjelenik – kerüljön sor. Ha az állami rendelet később jelenik meg, az intézkedéseket pártvonalon tegyék meg, figyelembe véve, hogy azok az állami rendeletben foglaltakkal is összhangban legyenek. A Titkárság megbízta a KB pártgazdasági és ügykezelési osztályát, vizsgálja meg, milyen lehetőség van arra, hogy a pártközpont politikai munkatársai soron kívül – részletre – gépkocsit vásárolhassanak.

Az MSZMP KB pártgazdasági és ügykezelési osztályának javaslata

I. A Központi Bizottság, a KISZ Központi Bizottsága, valamint a budapesti párt- és KISZ-bizottságok, továbbá a párt központi intézményeinek és a pártvállalatok dolgozóinak hivatalos utazásaihoz a Közlekedési és Műszaki Vállalat 356 gépkocsit üzemeltet. A gépkocsik száma az elmúlt öt év alatt 15%-kal, a politikai munkatársak száma 5,4%-kal növekedett. A közlekedési igények kielégítése mégis – elsősorban csúcsidőszakban – évről évre nagyobb problémát okoz. A Közlekedési és Műszaki Vállalat gépkocsiparkjának további növelése nem célszerű és nem gazdaságos.

1. A gépkocsik kihasználtságának foka alacsony: 1969-ben átlagban havi 2456 km, és az egy üzemórára jutó teljesítmény 11,4 km volt. Az egy Volga gépkocsira jutó üzemeltetési költség az elmúlt két év alatt 11%-kal emelkedett. Az egy megtett km önköltsége ebben az évben várhatóan eléri a 3,90 Ft-ot, és ez 1967-hez viszonyítva 25,4%-os emelkedés. A költségeknek 35%-a bérköltség. Az egy gépkocsivezető részére kifizetett bér- és személyi jellegű költség mintegy évi 50 ezer forint.

2. A rendelkezésre álló gépkocsik kb. 20%-a (75-80 db) rendszeresen nem üzemel gépkocsivezető-hiány miatt. A gépkocsi-vezetői létszám növelése az általános munkaerőhiány következtében évről évre nehezebb. Az elmúlt években a Közlekedési és Műszaki Vállalatnál végrehajtott bérkorrekciók sem enyhítették a munkaerő-problémát. A vállalatnál dolgozó gépkocsivezetők egy részének havi órateljesítménye a nyári hónapokban – a munkaidő-csökkentési eredmények ellenére – gyakran eléri vagy meghaladja a maximálisan engedélyezhető havi 310 óraszámot. (Éves átlagban az egy főre eső havi munkaidő 1969-ben 237 óra volt.)

3. A vállalat garázsa túlzsúfolt, tűzrendészeti szempontból veszélyes. A gépkocsik számának további növelése ezt a helyzetet csak rontaná.

II. A közlekedési igények jobb kielégítése és a jelenleginél kedvezőbb helyzet kialakítása átfogó intézkedéseket igényel. A jelenlegi feltételek mellett is megoldható azonban a meglevő problémák egy része, ha a gépkocsihasználat rendjében két új módszert alkalmazunk. Ennek érdekében javasoljuk a Titkárságnak, engedélyezze, hogy:

1. A párt és a KISZ Központi Bizottságának politikai munkatársai a hivatali munkával kapcsolatos utazásaikhoz saját gépkocsijukat használhassák, és ezért a vonatkozó állami rendelkezések szerinti költségtérítést kaphassanak. Az út hivatalos jellegét az illetékes osztályvezető vagy helyettese igazolja, és a térítés ennek alapján fizethető. A saját gépkocsi használata esetén a gépkocsi üzemeltetésével kapcsolatos minden költség és felelősség a gépkocsi-tulajdonos elvtársat terheli.

2. A párt tulajdonát képező gépkocsikat a Központi Bizottság apparátusának politikai munkatársai hivatali utazásaik alkalmával vezethessék, a következő feltételek mellett:

a) A párt tulajdonát képező gépkocsik vezetését – a Központi Bizottság illetékes osztályvezetőjének vagy helyettesének javaslata alapján – a KB pártgazdasági és ügykezelési osztálya engedélyezze, ha az érvényes vezetői jogosítvánnyal rendelkező elvtárs a próbavezetésen a követelményeknek megfelel.

b) A politikai munkatárs a teljesítmény mérése és elszámolása céljából menetlevelet köteles vezetni.

c) Azok a politikai munkatársak, akik vállalják, hogy gépkocsi-vezetői feladatot látnak el hivatalos utazásaik alkalmával, az így megtett út 10%-ának megfelelő kilométer-teljesítményig igénybe vehetik a párt gépkocsijait magáncélú utazásokra, üzemanyag-térítés ellenében. Ez azonban évi 3000 km-nél több nem lehet.

d) A párt gépkocsijában baleset vagy egyéb okokból keletkezett kár esetén a politikai munkatárs kártérítési felelősségét – a Munka Törvénykönyvének rendelkezései alapján – a KB pártgazdasági és ügykezelési osztálya állapítsa meg. A politikai munkatárs által vezetett gépkocsik km-teljesítményéért a Közlekedési és Műszaki Vállalat részére a teljes tarifát térítjük meg. A gépkocsivezető nélküli használat csökkentett tarifája és a teljes árú tarifa különbözetéből a Közlekedési és Műszaki Vállalat kockázati alapot képezzen a politikai munkatársakat terhelő – kivételesen indokolt esetben elengedett – kártérítések fedezetére.

A javaslatban foglaltakat a tapasztalatoktól függően lehetne az egész párt- és KISZ-apparátusra kiterjeszteni. Átmenetileg e két javaslat elfogadása is lehetővé tenné, hogy a párt- és a KISZ-apparátus közlekedésének problémái lényegesen csökkenjenek, amíg azokat átfogó intézkedésekkel meg tudjuk oldani.

Kozári József

Az MSZMP KB pártgazdasági és ügykezelési osztálya javaslata a Titkárságnak a Központi Bizottság és a KISZ KB politikai munkatársai gépkocsi-közlekedéséről, 1970. június 25. MOL M–KS 288. f. 7. cs. 357. ő. e. Készült két példányban, eredeti példány.

46

A SZÉLES NYOMTÁVOLSÁGÚ VASÚTVONAL

1970. december 8.

Az alább közölt előterjesztés hosszadalmas bevezetésének egyetlen célja volt: alátámasztani, miért nem szükséges széles nyomtávú pályát építeni Záhonytól Miskolcig vagy Budapestig. Az előterjesztést a Minisztertanács 1970. december 17-ei ülésén tárgyalta meg. A jegyzőkönyv tanúsága szerint Czinege Lajos honvédelmi miniszter hozzászólásában kifejtette: a jelentésben foglalt tényekkel ugyan nem tud vitába szállni, de még sincs meggyőződve arról, hogy honvédelmi szempontból nem célszerű a Záhony–Miskolc közötti széles nyomtávú vágány megépítése. Csanádi György válaszában emlékeztetett: a vizsgálatban a honvédelmi tárca képviselői is részt vettek és ott ilyen igénnyel nem léptek fel, „polgári szempontból erre nincs szükség, ezt határozottan merem állítani". A kormány az előterjesztést 3536/1970. sz. határozatával tudomásul vette.

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése a kormányhoz

A 3235/1970. (VI. 4.) korm. számú határozat alapján alakult tárcaközi bizottság 1970. augusztus 14-én, a Gazdasági Bizottság pedig 1970. november 11-én megtárgyalta a záhonyi vasúti átrakókörzet helyzetét és fejlesztésének kérdéseit, valamint a széles nyomtávú vasútvonal Miskolcig, illetőleg Budapestig történő bevezetésének célszerűségét. A Gazdasági Bizottság az átrakókörzet fejlesztését tárgyaló előterjesztést elfogadta, a széles nyomtávú vasútvonal bevezetésének célszerűségére vonatkozó jelentést pedig tudomásul vette. A Gazdasági Bizottság 4160/1970. GB számú határozata alapján az alábbi összefoglaló jelentést terjesztem elő.

I.

1. Az átrakókörzet forgalma és fejlesztésének alakulása

A második világháború után a Szovjetunióval kialakult árucsere-forgalom Záhony határállomáson keresztül indult meg, amely akkor mindössze négy vágánnyal rendelkező elágazóállomás volt. A határforgalom 1949. évtől kezdve jelentős fejlődésnek indult, a belépő import- és tranzitáruk mennyisége mind fokozottabb ütemben növekedett, és az 1949. évi 0,8 millió tonnával szemben 1970. évben már mintegy 11,7 millió tonna árut kell átrakni. Nagymértékben megváltozott az áruk összetétele is. A növekvő forgalmi és átrakási feladatok ellátása a körzet folyamatos és rendszeres fejlesztését követelte meg. A fejlesztésre kidolgozott koncepciók alapján az átrakókörzet vágányhálózata és átrakóberendezései lényegében három fejlesztési ütemben valósultak meg azzal, hogy a harmadik ütem teljes programja 1973. év végéig kerül végrehajtásra. Az 1949. évtől eddig megvalósult fejlesztések költsége – a hozzá vezető vasútvonalak (2. vágány építése Nyíregyháza és Fényeslitke között, a Miskolc–Szerencs–Nyíregyháza–Záhony közötti vonal villamosítása, az előkészítés alatt álló 2. vágányépítés Debrecen és Nyíregyháza között, valamint a Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza között ugyancsak most folyó villamosítási munkálatok) beruházásaival együtt – meghaladja a 4,5 milliárd Ft-ot.

2. Az átrakókörzet forgalmi és átrakási problémái

Az átrakókörzetben végrehajtott fejlesztés nem minden területen tudta követni az áruforgalom lebonyolításánál jelentkező, változó és növekvő igényeket. Az ebből adódó problémák röviden a következők:

a) A fejlesztési programokban a szükséges átrakási kapacitások meghatározásához a két ország illetékes szervei részéről ötéves tervidőszakokra egyeztetett áruszállítási adatok szolgáltak alapul. A gazdasági kapcsolatok széles körű bővülése folytán, valamint az energiahordozók iránti igény módosulása következtében azonban számottevően megváltozott az áruk összetétele, és az előirányzott forgalomfelfutás a tervezettnél gyorsabban következett be. Ezekkel a lényegbe vágó változásokkal azonban a fejlesztési programok kidolgozása alkalmával még nem lehetett számolni.

b) Az átrakókörzet munkájában problémákat okoz az árubelépések nagymérvű egyenetlensége is. Az árucsere-forgalmi megállapodásokban általában ±15%-os tűrési határ szerepel. A tényleges áruátadások azonban az átlagos értékeket – árufajtánként változó mértékben – napi csúcsokban 250–550%-kal, havi csúcsokban pedig 125–270%-kal meghaladják.

c) A gépesítés fejlesztésének határt szab az a körülmény, hogy egyes árufajták átrakása nem gépesíthető, az áruk egységrakományként érkeznek, a faáru nincs kötegelve, a zsákolható áruk ömlesztve kerülnek feladásra. Hazai viszonyaink között az árufajták átrakásához megfelelő gépek beszerzése hosszadalmas, egyes különleges géptípusok pedig nem kaphatók. A gépesítési problémák következtében a naponta belépő árumennyiségnek jelenleg mintegy 35–40%-át kézi erővel kell átrakni.

d) A korábbi években a szükséges munkaerő rendelkezésre állt. Újabban az egyéb népgazdasági ágakban mutatkozó kedvezőbb munkavállalási lehetőségek miatt Záhony körzetében mind fokozottabban jelentkezik a munkaerőhiány, annak ellenére, hogy a folyó év 1. negyedévében 20%-kal emelkedtek az átrakási bérek, augusztus 1-jétől pedig 10%-os bérpótlék került bevezetésre. A munkaerőhiány nagymérvű fluktuációval párosul, ami a körzet munkájának minőségére is károsan hat. A munkaerőgondokat növeli a megerőltető és egészségre káros munkahelyi viszonyokon kívül az a tény is, hogy az 5200 munkavállalóból csupán 1200 lakik helyben. A letelepedés fő akadálya a lakáshiány, de a település kommunális, kulturális ellátottsága, a családtagok foglalkoztatási lehetősége és az iskoláztatási adottságok sem elégítik ki az igényeket.

e) Az átrakáshoz szükséges üres kocsik folyamatos biztosítása nehézségekbe ütközik, azokat rendszeresen a vasúthálózat távol eső részéről kell a térségbe irányítani. Csúcsforgalmi időszakokban, amikor mind a belföldi, mind a nemzetközi szállítmányok kielégítése többletigényt jelent, az átrakáshoz szükséges kocsiigényt a hazai kocsiparkból nem lehet teljes mértékben és időben kielégíteni.

A kocsihiány részbeni enyhítése érdekében a két vasút képviselői vizsgálták a tengelyátszereléses megoldás fokozásának lehetőségét, az ilyen jellegű forgalom kiterjedése azonban műszaki és vasútüzemi okokból nem lehetséges.

A felsorolt problémák különösen súlyossá tették a helyzetet az elmúlt időszakban, amikor a körülmények kedvezőtlen alakulása folytán (egyenetlen árubeadás, kocsihiány, munkaerőhiány, zord időjárás, árvízi szállítások stb.) olyan helyzet következett be, amely már-már a népgazdaság termelési folyamatának zavartalanságát is veszélyeztette. A folyamatban lévő 3. fejlesztési ütem 1973. évben várható teljes megvalósítása – a tervezettől lényegesen eltérő árubelépési struktúraváltozás miatt – nem oldja meg véglegesen és maradéktalanul az átrakási problémákat. Amíg ugyanis 1975. évben egyes áruféleségeknél napi 10 ezer tonnát meghaladó kapacitáshiány várható, addig átrakókapacitásból viszont más – nagyobb részben nem konvertálható – napi 9 ezer tonna körüli tartalék keletkezésével számolhatunk. A problémák megnyugtató megoldása érdekében további hathatós intézkedésekre, a fejlesztések meggyorsítására és új kapacitások létrehozására van szükség.

3. *Koncepció az átrakókörzet munkájának megjavítására és további fejlesztésekre*

A magyar–szovjet áruforgalom növekvő feladatainak ellátása, az árustruktúrában bekövetkező változásokhoz történő rugalmas alkalmazkodás az eddigieknél hatékonyabb szervezési intézkedéseket, a műszaki, fejlesztési irányelvek átértékelését és körültekintő kialakítását, a forgalmi, valamint az átrakókapacitások növelését és gyorsabb ütemű megvalósítását követeli meg. A 4. ötéves tervidőszakra egyeztetett, illetőleg az 5. ötéves tervidőszakra becsült adatok szerint az átrakandó áruk mennyisége – a csővezetékes nyersolajszállítások figyelmen kívül hagyásával – az 1970. évi 11,7 millió tonnáról 1975. évben 14,8 millió tonnára, 1980. évben pedig 19,3 millió tonnára emelkedik. Az elmúlt időszak tapasztalatai (lökésszerű belépés, összetételben gyakran változó árustruktúra) és a jelentkező nehézségek figyelembevételével – az általános tervezési elvektől eltérően – a záhonyi átrakókörzet fejlesztésénél célszerű tartalékkapacitások létrehozására törekedni. Az átrakókörzet forgalmi és átrakókapacitását, az egyenetlen árubelépéseket és a csúcsidőszakokat is számítva, 1975-ig napi átlagban mintegy 53 000 tonna, 1980-ig pedig közel 65 000 tonna áru fogadására, átrakására és továbbítására kell alkalmassá tenni. A szükséges kapacitások biztosítása és az átrakókörzet munkájának javítása érdekében a következők megvalósítása szükséges:

a) Szervezési intézkedések. Az átrakókörzetben jelentkező problémák feloldásában jelentős szerepe van az üreskocsi-ellátás megjavításának. Ezen a téren a feladat kettős: egyrészt a vasút teherkocsi-állományának növelésére, másrészt a megfelelő szervezési intézkedésekre van szükség a belépő árumennyiségekhez, azok összetételéhez igazodó üreskocsi-igény folyamatos kielégítése érdekében. Az átrakási feladatok teljes gépesítése hosszabb távon sem oldható meg, és a hiányt élőmunkával kell pótolni. A forgalmi és átrakási feladatok végrehajtásához szükséges munkaerő biztosítása azonban az eddigi bérráépítések ellenére is nehézségbe ütközik, ezért az átrakókörzet dolgozóit illetően különleges bérpolitikai intézkedésekre van szükség.

b) A fejlesztés általános irányelvei. A fejlesztési terveket csak előzetesen megállapított technológiai folyamatok figyelembevételével szabad kidolgozni, törekedni kell a záhonyi és eperjeskei fő körzetek között a forgalmi és átrakási feladatok célszerű megosztására. Ki kell aknázni az átrakási profiltisztításban rejlő előnyöket, és általában a teljes átrakókörzet vonatfogadó, elegyfeldolgozó, szerelvényképző és átrakási kapacitásai között biztosítani kell az optimális összhangot. Meg kell teremteni az átrakókörzetek megfelelő közúti kapcsolatait. Ki kell alakítani a korszerű adatfeldolgozó, irányítástechnikai és a munkafolyamatok automatizálását szolgáló berendezéseket. A munkaerőhiány megköveteli a gépi erővel történő átrakások arányának növelését, az egységrakomány-képzés fokozását és a csomagolástechnika fejlesztését. Törekedni kell a konténeres szállítások fokozására.

c) Az átrakókörzet fejlesztésének 4. üteme. A jelenleg fennálló problémák ismeretében a *b)* pontban körvonalazott fejlesztési irányelvek figyelembevételével, a MÁV nagy vonalakban kimunkálta az átrakókörzet fejlesztése 4. ütemének tervezetét. A terv a létrehozandó kapacitások méretezésénél az 1980. évre jelzett mintegy 20 millió tonna árut vette alapul. A fejlesztések teljes megvalósítása után az átrakókörzet napi átlagban közel 65 ezer tonna áru átrakását biztosítja. A lökésszerűen belépő áruk zökkenőmentes átrakása érdekében a 4. ötéves tervidőszakban 30%-os, az 5. ötéves tervidőszakban pedig – a jelenleginél pontosabb előrejelzéseket és információcserét feltételezve – 20%-os többletkapacitásra lesz szükség. A terv, a jelenlegihez hasonló átrakási problémák elkerülése érdekében, átrakóudvaronként további mintegy 5-20%-ig terjedő tartalékkapacitás létrehozását is előirányozza. A terv a szükséges kapacitások biztosítására új létesítmények építését, a meglévők bővítését és korszerűsítését irányozza elő, egyben Záhony állomás rekonstrukciója keretében végre kívánja hajtani az optimális technológiai folyamatok és az átrakókörzetek összhangjának megteremtéséhez szükséges szanálásokat és átalakításokat is. A fejlesztés 4. üteme koncepciójának egyeztetése a Szovjetunió Vasútügyi Minisztériumával folyó év szeptember hó 26–29. napjaiban Uzsgorodon megtörtént. A programjavaslatot a szovjet fél módosító észrevétel nélkül elfogadta. A 4. fejlesztési ütemben tervezett létesítmények és korszerűsítések teljes költsége mintegy 1,7 milliárd Ft, megvalósítása pedig – a jelentkező igényeknek megfelelően – előreláthatóan 1980-ig tart. A főbb létesítményeket becsült költség-előirányzatokkal a melléklet[1] szemlélteti. Az átrakási kapacitás megkívánt fejlesztése érdekében a 4. ötéves tervidőszakban a fejlesztés folyamatban lévő 3. üteméhez, valamint a fejlesztés 4. ütemében tervezett új létesítmények, bővítések, korszerűsítések és szanálások megvalósításához mintegy 1,2 milliárd Ft szükséges. A beruházások költségigényét a hálózatfejlesztési célcsoport 4. ötéves tervidőszakra jóváhagyott előirányzatán belül kell biztosítani. A fejlesztés 4. ütemében tervezett létesítményekről az érvényben lévő tartalmi előírások szerint mielőbb beruházási programot kell kidolgozni. Az előirányzott létesítmények megnyugtató tervezéséhez részletes technológiavizsgálatokra, átrakóudvaronkénti gazdasági-hatékonysági számításokra van szükség. A kiindulási adatokat pedig hosszabb távon is tovább kell pontosítani.

1 A mellékletet nem közöljük.

d) A beruházások lebonyolítására vonatkozó szabályozás kiegészítése. Az átrakókörzet földrajzi helyzeténél fogva távol esik az építőipari centrumoktól, a munkaterület szétszórt és nagy kiterjedésű, a szociális körülmények szempontjából a munkavállalás nem vonzó. Az építőipari és szerelőipari kivitelezői kapacitás biztosítása komoly nehézségekkel jár. A fejlesztési célkitűzések megvalósítása, a kivitelezési időtartamok lerövidítése érdekében a záhonyi körzet beruházásainak kiemelt kezelésére, a szerződéskötések tekintetében, az egyedi nagyberuházásokhoz hasonló kedvezmények biztosítására a GB határozatának megfelelően a közforgalmi vasúti hálózat célcsoportos állami beruházási javaslatának benyújtása során – 1971. I. negyedévben – teszek előterjesztést.

e) Egyéb intézkedések. A záhonyi vasúti átrakókörzet fejlesztésére kidolgozott koncepciók megvalósításának biztosítása érdekében a Gazdasági Bizottság 10164/1964. sz. határozatával ebben a körzetben a nem vasúti létesítményekre építési tilalmat rendelt el. Az Állami Termékgazdálkodási Igazgatóság az átrakókörzet térségében a 4. ötéves tervidőszakban mintegy 140 millió Ft előirányzattal 20 ezer m^2 alapterületű közraktár létesítését tervezi. A tranzitraktár jelentősen hozzájárul a körzet teljesítőképességének fokozásához. Mielőbbi megvalósítása érdekében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium az Országos Anyag- és Árhivatallal közösen kezdeményezte az építési tilalom e létesítményre vonatkozó feloldását, és ehhez a Minisztertanács X/1036/1970. TÜK/GB sz. alatt hozzájárult. A körzetbe belépő faárufélességek fogadását, osztályozását, manipulálását és a felhasználókhoz történő továbbítását az Erdért Vállalat Tuzsér térségében kiépített fatelepen végzi, vasúti szempontból iparvágányos kiszolgálás mellett. A faáruk jelentős mennyiségi felfutása és lökésszerű érkezése az utóbbi időben a fogadási és átrakási munkában torlódásokat okozott. A nehézségek kiküszöbölését célzó fejlesztési elképzelések egyeztetése – a GB határozatának megfelelően – az érintett minisztériumok között megkezdődött. Amennyiben az egyeztetés eredményeként megegyezés nem jönne létre, a véleményeltérésről jelentést, illetőleg javaslatot teszünk a Gazdasági Bizottság elnökének. A munkaerő biztosításának fontos előfeltétele a munkavállalók megfelelő szociális ellátása. Az eddig megvalósított és a 4. ütemben tervezett fejlesztéseken túlmenően indokolt a településfejlesztés, a családtagok foglalkoztatási lehetőségének megteremtése, melyhez a megyei és járási tanácsok, valamint az illetékes ágazati minisztériumok segítsége és anyagi támogatása is szükséges.

II.

Mind a tárcaközi bizottság, mind a Gazdasági Bizottság a széles nyomtávú vasútvonal Miskolcig, illetőleg Budapestig történő kiépítését célszerűtlennek ítélte az alábbi indokok alapján.

Az átrakókörzetbe belépő áruk 22%-a Miskolc körzetébe, 54%-a Budapest térségébe, 24%-a pedig az ország különböző területeire oszlik el, illetőleg tranzitforgalomban nyer továbbítást. Záhony fejlesztésére javasolt és az 1980. évre várható forgalomfelfutás igényeit kielégítő 4. beruházási program összes költsége kb. 1,7 milliárd Ft, ugyanakkor a széles nyomtávú vasútvonal megépítésének beruházási költsége Miskolcig 1,75 milliárd Ft, Budapestig pedig 4,5 milliárd Ft-ba kerülne. A Miskolc térségébe szállítandó áruk több mint negyedét (kb. 2 millió tonna ózdi vasércet és kokszot) Miskolcon, kb. 10 millió tonna árut pedig Budapesten továbbra is át kellene rakni. Az átrakási problémák tehát lényegében továbbra is megmaradnának.

A széles nyomtávú vasútvonalnak Budapestig történő továbbvezetése és a hozzá tartozó kiszolgáló létesítmények megépítése előreláthatóan tíz évet venne igénybe, a szovjet–magyar export-, import- és tranzit-áruforgalom lebonyolítását azonban ez idő alatt is biztosítani kell, tehát Záhony átrakókörzet fejlesztését – szinte teljes egészében – akkor is végre kell hajtani, majd a széles nyomtávú vasútvonal üzembe helyezése után Záhony átrakókörzet létesítményeinek nagy része feleslegessé válna, és azt fel kellene számolni. Mindez az élő- és holtmunka nagymérvű pazarlását jelentené. A széles nyomtávú vasútvonal építése éveken keresztül 70-80%-ban felemésztené a pályaépítéshez, a magasépítési munkákhoz, a hídépítésekhez, valamint a távközlő- és biztosítóberendezések létesítéséhez szükséges kivitelezési kapacitásokat, és ennek nyomán jelentősen eltolódna a vasúti hálózat amúgy is megkésett rekonstrukciója. Az új vasútvonal által igénybe veendő terület nagysága és értéke is számottevő, a kb. 800 kat. holdat kitevő összterület nagy része mezőgazdasági és egyéb népgazdasági célokra előnyösen hasznosítható. A széles nyomtávú vasútvonal létesítése nyomán jelentkező – főleg a kocsibeszerzés és az átrakás területén kimutatható – beruházási és üzemi költségmegtakarítások összege viszonylag rendkívül csekély, és ennek következtében az erre fordítandó beruházás számításaink szerint csak mintegy 170-180 év alatt térülne meg. A tárcaközi bizottság, valamint a Gazdasági Bizottság állásfoglalásának figyelembevételével az alábbi határozati javaslatot[2] terjesztem elő annak elfogadását kérve.

Dr. Csanádi György
közlekedés- és postaügyi miniszter

A KPM előterjesztése a kormány részére a záhonyi vasúti átrakókörzet helyzete és a széles nyomtávú vasútvonal továbbvezetéséről, 1970. december 8. MOL XIX–A–83–a 460/8. 1970. december 17. Szigorúan titkos. Készült 55 példányban. 31. sz. példány. 11 gépelt oldal.

2 A határozati javaslatot nem közöljük.

47

AZ 500 KILOMÉTERES AUTÓPÁLYA-PROGRAM FINANSZÍROZÁSA

1971. február 12.

Csanádi György az 1970-es évek elején az autópálya-építés kérdését nem a hálózati tervek, hanem a finanszírozás felől közelítette meg. A kérdést a kormányszervek előtt úgy vetette fel, hogy a vita ne az autópálya-építés szükségességén, hanem annak mikéntjén legyen. A kormány az alább közölt előterjesztést 1971. március 11-i ülésén tárgyalta meg. A 3073/1971. sz. határozata értelmében a 450-500 km autópálya megépítését folyamatos munka mellett 1985-ig kellett befejezni. 1971 folyamán pedig el kell indítani a hálózat tervezését és a műszaki előkészítést. A kivitelezés megkezdését – a külföldi partnerekkel folytatott tárgyalások eredményétől függően – 1973-ra kellett előirányozni azzal, hogy a felhasználásra kerülő költség-előirányzat nem lépheti túl az 1971–1975. évi állami célcsoportos beruházásban megjelölt értékeket. Meg kellett határozni az autópálya 1. szakaszát és egyedi nagyberuházásként jóváhagyni. A szükséges vállalatalapítást ezzel egyidejűleg kívánták előterjeszteni, felmérve az építés összes kihatását.

A Külkereskedelmi, a Közlekedés- és Postaügyi és a Pénzügyminisztérium előterjesztése a kormánynak

A jelen előterjesztés benyújtói 1970. március 24-én előterjesztéssel fordultak a Gazdasági Bizottsághoz egy, a magyarországi tervezett autópálya-hálózat részét képező, kb. 500 km hosszú, 2 × 2 sávos autópálya-hálózat külföldi kooperációban történő megépítése tárgyában.

Az említett előterjesztés annak számításbavételével készült, hogy Magyarország, úgyszintén az európai, de különösen a szomszédos országok személy- és tehergépkocsi-állománya a következő évtizedben rohamosan megnő, Magyarországon a jelenleginek mintegy ötszörösére. A gépkocsiállománynak ez az ugrásszerű emelkedése a belföldi és a tranzit közúti forgalom oly mérvű megnövekedését vonja maga után, hogy annak zökkenőmentes lebonyolítása csak közúthálózatunk nagyarányú fejlesztésével biztosítható. A szükségesnek mutatkozó fejlesztéshez nincs korszerű technológiánk, és hiányzik a megfelelő, magas építési teljesítményeket és jó munkaminőséget biztosító géppark. Ezen túlmenően ma még kellő biztonsággal az sem állapítható meg, hogy az autópálya-építés szükségszerű volumene a távlati (5. és 6.) ötéves népgazdasági tervekbe maradéktalanul beépíthető-e. A javasolt autópálya-hálózat kiépítése – külföldi tapasztalat szerint – további erős lökést adna mind a magyar iparfejlesztésnek, mind hazai idegenforgalmunknak, mind pedig a tranzit-áru- és -személyforgalomnak. Ugyanekkor olyan útépítő szakembergárdánk is felnőne, amely a megfelelő technikai felszereléssel ellátva, a további hazai autópálya-építések személyi bázisát nyújthatná.

Minderre való tekintettel a Magyar Külkereskedelmi Bank tárgyalásokat folytat potenciális olasz, angol és japán partnerekkel az E5 sz. (London–Isztambul) európai főútvonal magyarországi szakaszán Hegyeshalom–Győr–Budapest–Szeged–Röszke között, és az E96 sz. európai útvonal (Kosice–Trieszt) magyarországi szakasza egy részén (pl. Budapest–Kerecsend és Siófok–Balatonkeresztúr között) létesítendő autópályák olyan kooperációban való megépítéséről, amelynek keretében, hazai költségvetési hozzájárulás mellett, nagyobb részben hosszú lejáratú külföldi hitelforrásokat vennénk igénybe, a legkorszerűbb autópálya-építési technológia egyidejű átvételével.

A potenciális külföldi partner számára attraktívvá tenné az ilyen hitelnyújtást az, hogy gépeket és technológiai ismereteket vásárolnánk tőle vagy közreműködése útján, nemkülönben az, hogy a magyar autópálya-hálózat fejlesztése adott esetben nagyobb mennyiségű gépkocsi eladását is lehetővé tenné számára. Természetesen ez a gépkocsi-behozatal a Belkereskedelmi Minisztérium amúgy is rendelkezésre álló mindenkori devizakeretén belül történnék, a belkereskedelmi, külkereskedelmi és közlekedéspolitikai érdekeinknek megfelelő típusösszetételben.

A jelzett március 24-i előterjesztés alapján a Gazdasági Bizottság 1970. április 1-jén – 4114/1970. GB sz. alatt – úgy határozott, hogy tájékoztatásul tudomásul veszi az előterjesztést, az autópálya megépítésének konkrét időpontja és üteme ügyében az ötéves tervek keretében kell dönteni, a Magyar Külkereskedelmi Banknak folytatnia kell a tervezett magyarországi autópálya-hálózat kooperációban való megépítéséről megkezdett tárgyalásokat, a külkereskedelmi miniszternek a tárgyalások helyzetéről – azok előrehaladásától függően – tájékoztatnia kell a Gazdasági Bizottságot.

A Magyar Külkereskedelmi Bank a kapott utasításnak megfelelően olasz, angol és japán partnereivel, több illetékes magyar szerv – ezek között különösen a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, a Magyar Nemzeti Bank és az Uvaterv Út-, Vasúttervező Vállalat tevékeny közreműködése mellett, folytatta a megkezdett tárgyalásokat. Az egyes külföldi partnerekkel folytatott tárgyalások eredménye a következő.

1. Olasz kooperáció

A FIAT, ill. leányvállalata, az Impresit részletes műszaki együttműködési javaslatot tett (a kivitelezésre vonatkozóan még pótjavaslatot tesznek), és elvi készségét fejezte ki az egész 500 km-es hálózat közös finanszírozás mellett történő megvalósítására. Minthogy azonban a program megvalósítása véleményünk szerint is 7-8 évet igényel, és az ezen időtartam alatt elvégzendő munka szakaszokra bontható, nemkülönben a jelenlegi olasz pénzpiaci helyzetre tekintettel is, első lépésként az első 2-3 éves időben megépíteni gondolt első 120 km-es szakasz költségei kb. 2/3 részének olasz részről történő finanszírozására tettek konkrét javaslatot. Ennek a szakasznak az összköltségét 66 M $-ra becsülték, amelyből a munkahelyi és üzemi gépek, berendezések és pótalkatrészek, a tervezésben való részvétel, az irányító-ellenőrző személyzet és know-how rendelkezésre bocsátása együttesen 24,5 M $-ra rúgna. Erre 13 éves futamidejű hitelt ajánlanak, hároméves garanciá-

val. Az első szakasz építése során forintban felmerülő helyi költségek részbeni megfinanszírozására 20 M $ értékű személygépkocsi-szállítást ajánlanak, melynek lehívása a munkálatok által megkívánt ütemben történnék. A FIAT által a gépkocsiszállításhoz kapcsolódóan felajánlott külön céghitel nem kielégítő a helyi költségek finanszírozása szempontjából. A műszaki tárgyalások tovább folynak, a finanszírozásra vonatkozóan ez év elején kívánunk megbeszéléseket folytatni a FIAT-tal, illetve az olasz bankokkal.

2. Angol kooperáció

A Wimpey cég, amely a világ egyik legnagyobb építésvállalkozója, részletes műszaki és finanszírozási együttműködési javaslatában az 500 km autópálya beruházási költségét 330 M $-ra becsülte, és – az olasz javaslathoz hasonlóan – szakaszos kivitelezés szerinti szerződéskötést javasolt. Véleményük szerint a teljes program, melynek kivitelezését összesen 11 évre becsülik, három fázisra lenne bontandó. Az első fázisban – melynek kivitelezési ideje az előkészítéssel együtt hét évet tenne ki – 200 km autópálya épülne meg. Konkrétan ők is az első fázis kivitelezésére és finanszírozására tettek javaslatot azzal, hogy a teljes program folyamatos kivitelezésére és finanszírozására garanciát vállalnának. Az első fázis építési költségét 60 M £-ra (144 M $) becsülik, amelyből az angol fél szállítása és szolgáltatása kb. 22 M £-ot (55 M $) tenne ki. Gyakorlatilag ezt az összeget hiteleznék meg úgy, hogy a futamidő az első fázis befejezésétől számított fél év elteltével kezdődne és öt éven át tartana, egyenlő részletekben történő fizetés mellett. Ez együttesen kb. 10-11 évi futamidőt jelent, 5-6 évi garanciával és ötéves törlesztéssel. Kívánságunkra törekszenek hosszabb hitelfutamidő biztosítására. Ezenkívül ígéretet tettek arra is, hogy a kivitelezés forintköltségeinek finanszírozásánál még hiányzó összeg finánchitelként való biztosítására is tesznek javaslatot.

3. Japán kooperáció

A C. ITOH cég, részint más japán vállalatokkal, részint japán állami szervekkel együttműködve, részletes műszaki együttműködési ajánlásokat és finanszírozási elképzeléseket dolgozott ki. Ezek szerint 25-30% magyar finanszírozáson felül a japán fél finanszírozná a – feltételezéseik szerint szükségesnek vélt (útvámbevételeken felüli) – költségek 70-75%-át. Ehhez, kilenc egymást követő évben, különböző nagyságú részletekben – esetenként nyolc év alatt, 7%-os kamattal számított, egyenlő részletekben visszafizetendő – hitelt folyósítanának. A javaslat igen pozitív vonásai ellenére két téves kiindulópontra alapozódik, és ezért nem értékelhető teljes mértékben, ui. egyfelől mintegy 230 km-es hosszban a félpályát megépültnek tekintette (ezáltal a teljes építési költség a ténylegesnek kb. 2/3-ra csökken), másfelől számolt az útvámszedés lehetőségével fél autópályán (ez Japánban természetes, európai körülmények között azonban elképzelhetetlen). A hitelnyújtást japán részről 30 M $ értékű útépítő gép és berendezés és 80 M $ értékű (kb. 100 000 db) gépkocsi szállításához kötötten képzelték el. A japán fél a tárgyalások során megismételt szempontjaink és adataink alapján újabb, elképzeléseinknek jobban megfelelő javaslat kidolgozását helyezte folyamatba.

A közeljövőben várható, hogy az NSZK részéről is érdeklődés fog mutatkozni, mely esetben velük is megindulnak a tárgyalások. A külföldi partnerek eddigi hiteljavaslatai csak kezdeti lépésnek tekinthetők, és további tárgyalások szükségesek ahhoz, hogy kielégítő javaslatokat kaphassunk. A finanszírozásnál alapvető probléma, hogy infrastrukturális beruházásoknál külföldi finanszírozás általában csak a Világbank által nyújtott hitelekből valósítható meg, amely lehetőség számunkra nem áll fenn.[1] A szóban forgó kooperációval kapcsolatban ezért olyan feladatot igyekszünk megoldani, hogy kereskedelmi módszerekkel biztosítsunk egy jelentős infrastrukturális beruházáshoz megfelelő finanszírozást, addicionális források bevonásával. A finanszírozás vonatkozásában az eddigi tárgyalások során kialakult – és a következő lapon táblázatosan[2] kimutatott – helyzet alapján a tárgyalásokat – a számunkra legmegfelelőbb feltételek elérése érdekében – a következő szempontok szerint kívánjuk folytatni.

1. A program egészére vonatkozó opciós jog kikötése mellett a tárgyalásokat úgy kell folytatni, hogy az azokkal kapcsolatos hiteltárgyalások csak az első szakasz finanszírozásának megoldására irányuljanak. Ez annak érdekében szükséges, hogy a külföldi pénzpiacokon túlzott hiteligény ne jelentkezzék.

2. A szakaszos finanszírozási megoldás mellett is elérendő, hogy a szóban forgó egyedi gépekre az általános kereskedelmi szokásokat jelentősen meghaladó futamú, e részben tehát addicionális jellegű hiteleket biztosítsunk. Elérhetőnek látszik, hogy a gépvásárlást az exportőr országban állami szervek finanszírozzák, vagyis ez a finanszírozási szükséglet a pénzpiacon nem fog megjelenni.

3. Az áruhiteleken felül, autóvásárláshoz kapcsolódóan vagy attól függetlenül, addicionális finánchitelek felvétele – a nyugati bank-összeköttetéseinket is bekapcsolva – középlejáratra biztosíthatónak látszik. Kívánatosnak tekintjük tehát ennél kedvezőbb feltételek elérését.

1970. október 28-án a Gazdasági Bizottság – a 4158/1970. GB sz. alatt hozott újabb határozatában – úgy döntött, hogy a tervezett magyarországi autópálya-hálózat külföldi kooperációban történő megépítésével kapcsolatos kérdések előkészítése céljából 1970. december hó folyamán javaslatot kell előterjeszteni a Gazdasági Bizottsághoz. Azok a kérdések, amelyek előkészítése céljából alulírottak – a fenti GB-határozat értelmében – javaslatot tesznek, az elmúlt tíz hónap alatt részint az illetékes hazai szervekkel együttműködésben végzett munka során, részint a külföldi partnerekkel folytatott konzultatív megbeszélések során alakultak ki.

a) Az építkezés nagyságrendje, időtartama és beütemezése

A külföldi kooperációban megépíteni előirányzott, mintegy 500 km hosszú autópálya építéséhez szükséges minden olyan gépet és berendezést külföldi hosszú lejáratú hitel igénybevételével, tőkés importból irányozunk elő, amely megfelelő időben és megfelelő minőségben szocialista importból vagy hazai gyártásból nem biztosítható. Azt is megvizsgáljuk azonban, hogy milyen lehetőség mutatkozik a tőkés viszonylatból importálni kívánt gépek kooperáción vagy licencvásár-

1 Magyarország 1982-től lett tagja a Világbanknak.
2 A táblázat közlésétől eltekintettünk.

láson alapuló hazai gyártására, függetlenül attól, hogy az ily módon előállított gépeket az 500 km-es programon belül vagy – a hazai gyártás felfutásának elhúzódása esetén – csak más útépítési feladataink végrehajtásához használhatnók fel. Figyelemmel az építkezés magas gépesítettségi fokára, a hatékony munkaszervezésre, a munkálatok során üzembe helyezendő gépek és berendezések túlnyomó többségének fizikai élettartamára, valamint a finanszírozás lehetőségeire, és feltételezve azt, hogy megfelelő külföldi ajánlatot kapunk, javasoljuk a mintegy 500 km autópálya kivitelezésének előkészítését 1971-ben olyan erővel folytatni, hogy az építkezést 1973-ban el lehessen kezdeni. A 4. ötéves tervre előirányzott autópálya-építés nagyságrendjét a külföldi kooperáció nem módosítja, csupán felfutást jelent a következő tervidőszakhoz képest úgy, hogy az 5. ötéves terv első évétől kezdődően évi kb. 60 km-es építési teljesítménnyel lehessen számolni és a program kivitelezésének befejezése a 6. ötéves terven belül ne annak utolsó, hanem korábbi éveire essék.

b) A beruházás költség-előirányzata, finanszírozási terv

Az utóbbi időben végzett számítások szerint – az úttal szemben támasztott követelmények pontosabb meghatározása és a külföldi cégekkel folytatott tárgyalások alapján – a megépítendő mintegy 500 km autópálya-hálózat beruházási költsége kb. 17 Mrd Ft-ot fog kitenni. Ebből a program megvalósításához szükséges munkahelyi és üzemi gépek, berendezések és pótalkatrészek, külföldi irányító-ellenőrző és betanító személyzet rendelkezésre bocsátása együttesen mintegy 75-78 M $ (kb. 5 Mrd Ft) nagyságrendű importot fog jelenteni. A magyarországi közúthálózat-fejlesztés legújabban kialakított távlati koncepciója tartalmazza a jelen programban előirányzott autópályákat, és megvalósulásukat az elkövetkező tizenöt évre, vagyis a 4., 5., és 6. ötéves tervre irányozza elő. Az építkezés költségeinek hazai eszközökből történő teljes fedezhetősége azonban ma még megfelelő biztonsággal nem állapítható meg. A hitelfelvétel ezért a beruházás megvalósításának biztonságos alátámasztását is szolgálja. Kedvező esetben így a külföldi hitelfelvételből eredő addicionális források lehetőséget nyújtanak – a belföldi források szükséghez képest történő kiegészítése mellett – arra, hogy a fennmaradó szabad eszközöket más, népgazdaságilag hasznos célokra fordítsuk. Az első szakaszt – annak konkrét meghatározása után – egyedi nagyberuházásként javasoljuk jóváhagyatni, és pénzügyi feltételeit ennek megfelelően az általános úthálózat-fejlesztés finanszírozásától elkülönítettve kívánjuk kezelni.

c) Az autópályák útvámos kialakítása

A program megvalósításának vizsgálata során alapvető problémaként merült fel az autópályán biztosított többletszolgáltatásokért, szervezettebb forgalmi körülményekért használati díj, útvám fizettetésének szükségessége. Az autópályán közlekedők közvetlenül, a népgazdaság közvetve előnyöket élveznek, amelyek összege számszerűsíthető: ez a régi (vagy korszerűsített) vegyes forgalmú úton és a jobb minőségű autópályán számítható közlekedési költségek különbsége.

Tekintettel az autópályák igen magas beruházási költségeire, sok országban az előnyök egy részét (40–60%-át) a használóktól elvonják, és további úthálózat-fejlesztésre, fenntartásra, esetleg hiteltörlesztésre használják fel. Az átlagosnál magasabb jövedelmű gépkocsi-tulajdonosok megtakarításaik egy részét engedik át az államnak újabb beruházásokra, a gazdasági fejlődés meggyorsítására. Vámos autópályák mindig meglévő, jó állapotú, vegyes forgalmú utakkal párhuzamosan épülnek, így a közlekedők szabadon választhatnak: igénybe veszik-e azt vagy nem. Az útvámos autópályák műszakilag különböznek a vámmentesektől, ezért alapvető fontosságú, már a részletes tervezés megindítása előtt eldöntendő elvi kérdés, hogy vámos autópályák épüljenek-e Magyarországon. A külföldi tárgyaló partnereinkkel folytatott megbeszéléseink során egyértelműen megállapítást nyert, hogy a külföldi kooperáció igénybevételéhez útvámos autópályák építése szükséges: az útvám biztonságot ad a külföldi partnernek a hitel nyújtására (egyúttal jelentős devizabevételeket is jelent, fedezi a fenntartási és üzemeltetési költségeket, valamint akkumulációt biztosít további útépítésekhez). A Magyarországon bevezetendő, gépkocsi-kategóriánként differenciált útvám tényleges nagyságát további tanulmányok elkészülte után lesz célszerű eldönteni. Az M7 autópályán a székesfehérvári csomópontig 1973 végére elkészülő jobb pálya építési költségei nem szerepelnek a kooperációs programban. Az egységes hálózatkialakítás (gyakorlati tapasztalatszerzés, pszichológiai hatások) szempontjából felmerült azonban, hogy ezt a szakaszt is vámos rendszerűvé tegyük, a többletköltségeket esetleg a kooperációs program terhére elszámolva. A hálózat gazdasági és egyéb hatásai várhatóan komolyan érintik a jövőben az idegenforgalom, vendéglátóipar és szolgáltatóipar egészét is, szükséges tehát a várható forgalomnövekedésből eredő feladatok felmérése, elemzése, a megfelelő intézkedések előkészítése.

d) Állami Autópálya Vállalat létesítése

A kooperáció lebonyolítása szempontjából elsősorban az építő- és építőanyagipart és a szállítást, de – tekintettel a feladat összetettségére – a népgazdaság egyéb területeit is érintő kérdés: a leghatékonyabb szervezeti forma kialakítása. A külföldi példák és ajánlások alapján, valamint annak figyelembevételével, hogy a program megvalósítása rejtett kapacitások felszínre hozását, többletkapacitások létrehozását és igénybevételét jelenti, célszerűnek tartjuk állami Autópálya Vállalat szervezését, amely beruházó és üzemeltető tevékenységet fejt ki. A kivitelezésre specializált Autópálya Építő Vállalatot kell szervezni, lehetővé téve, hogy azt a legkorszerűbb gépekkel szereljék fel, és annak dolgozói a fejlett autópálya-építési technológiát hatékonyan elsajátíthassák. A legmegfelelőbb formák kialakítása további tanulmányozást igényel, annak messzemenő figyelembevételével, hogy azok a magyar népgazdaság egészébe harmonikusan illeszkedjenek és segítsék elő az egyéb – párhuzamosan felmerülő – közúthálózat-fejlesztési feladatok megoldását (pl. gépek, szállítóeszközök időleges átcsoportosítása). Egyébként külföldi tárgyaló partnereink hol ajánlásként, hol pedig egyenesen a velük való kooperáció lényeges előfeltételeként vetik fel az ilyen beruházó-üzemeltető, ill. kivitelező vállalatok létrehozását.

e) Anyag- és munkaerő-felhasználás

A jelenleg tervezett építőanyag-ipari, ill. szállítókapacitás fejlesztésén felül többletkapacitásokat kell létrehozni külföldi kooperáció igénybevételével (kőbányagépesítés, speciális szállítójárművek gyártása, ill. behozatala stb.). A program megvalósítása során szükséges munkaerő hazai és esetleg külföldi kiképzésének biztosítására – tekintettel a hosszú kiképzési időtartamokra – megfelelő intézkedéseket kell tenni, már a tényleges kivitelezés megkezdése előtt.

A jelen előterjesztést benyújtók – lényegileg az alább következő határozati javaslatok megtétele mellett – ugyanilyen szövegű előterjesztéssel fordultak a Gazdasági Bizottsághoz. Ezt az előterjesztést a Gazdasági Bizottság az 1971. február 3-án tartott ülésén megtárgyalta és az alábbi határozatot hozta:

„1. A Gazdasági Bizottság az előterjesztésben vázolt elgondolásokkal és a határozati javaslatokkal egyetért. Felhatalmazást ad arra, hogy az illetékes szervek az autópálya-hálózat egy részének külföldi kooperációban való megépítésére vonatkozó tárgyalásokat, valamint a kivitelezés megkezdése érdekében szükséges hazai előkészítő munkálatokat tovább folytassák. Felhívja a figyelmet arra, hogy a program kidolgozásánál a 4. ötéves tervben biztosított pénzügyi forrásokat vegyék figyelembe. Ezen felül jelentkező igények kielégítését a külföldi hitel realizálása esetén keletkező forrástöbblet elosztásakor kell meghatározni. Egyetért azzal, hogy a határozati javaslat megfelelő pontjainál a belkereskedelmi minisztert felelősként bevonják. 2. Utasítja a külkereskedelmi minisztert, a közlekedés- és postaügyi minisztert, a pénzügyminisztert, hogy – a Gazdasági Bizottság állásfoglalását figyelembe véve – fenti tárgyú előterjesztését jóváhagyás céljából terjesszék a kormány 1971. február 25-ei ülésére.[3] A témával a sajtó nem foglalkozhat."

A Gazdasági Bizottság fenti állásfoglalására figyelemmel az alábbiakat javasoljuk.

Határozati javaslat

1. *a)* A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt kormány jóváhagyólag tudomásul veszi a külkereskedelmi miniszternek, a közlekedés- és postaügyi miniszternek és a pénzügyminiszternek a „javaslat a tervezett magyarországi autópálya-hálózat egy részének külföldi kooperációban történő megépítésének előkészítése" tárgyában készült előterjesztésben foglaltakat, valamint a Gazdasági Bizottságnak ezen előterjesztés alapján hozott 4111/1971. sz. határozatát. A külföldi kooperációval építendő magyarországi autópályák kivitelezésének megkezdését – a külföldi partnerekkel folytatott tárgyalás eredményétől függően – 1973-ra irányozza elő, és azért is szükségesnek tartja, hogy a Magyar Külkereskedelmi Bank a magyarországi autópálya-hálózat egy részének külföldi kooperációban történő megépítéséről megkezdett tárgyalásokat az érdekelt szervek bevonásával folytassa. Felelős: külkereskedelmi miniszter, pénzügyminiszter, Magyar Nemzeti Bank elnöke, belkereskedelmi miniszter. *b)* Utasítja az illetékes tárcákat, hogy a magyarországi városközi autópályákon érvényesítendő úthasználati díjakról – az intézkedés kihatásainak bemutatásával együtt – javaslatot terjesszenek a Gazdasági Bizottság elé. Felelős: közlekedés- és postaügyi miniszter, pénzügyminiszter, Országos Anyag- és Árhivatal elnöke.

3 Az előterjesztés megtárgyalását elhalasztották.

2. A kivitelezés idejében való megkezdése érdekében 1971 folyamán el kell indítani a mintegy 500 km-es autópálya-hálózat tervezését, és biztosítani kell a beruházás műszaki előkészítő munkálatait. A fentiekkel párhuzamosan elő kell készíteni az Autópálya Vállalat és az Autópálya Építő Vállalat megszervezését. Felelős: közlekedés- és postaügyi miniszter.

3. Meg kell határozni az autópálya 1. szakaszát, és azt az összes – belföldi és külföldi – pénzügyi feltételek tisztázásával, egyedi nagyberuházásként kell majd jóváhagyni. A kapcsolódó beruházásokat és szükséges vállalatalapítást ezzel egyidejűleg kell előkészíteni. A beruházások pénzügyi forrását a tervben a globális útépítési előirányzattól el kell különíteni. E program kialakításához fel kell mérni az építés összes kihatásait: járulékos és kapcsolódó beruházások (üzemi és szolgáltatási létesítmények kiépítése, kőbányák nyitása stb.), ki kell mutatni a beruházás teljes forint-, munkaerő-, anyagszükségletének alakulását az egyes évekre, ki kell dolgozni a szükségletek rendelkezésre bocsátásának lehetőségeit és konzekvenciáit, ki kell dolgozni az építkezés teljes gépspecifikációit, meg kell állapítani a KGST-országok, valamint a hazai ipar által szállítható gépek specifikációját és nómenklatúráját. Koordinálásért felelős: közlekedés- és postaügyi miniszter, Országos Tervhivatal elnöke.

Dr. Bíró József külkereskedelmi miniszter
Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter
Vályi Péter pénzügyminiszter

A Külkereskedelmi Minisztérium, a KPM és a Pénzügyminisztérium előterjesztése a Minisztertanács részére a tervezett magyarországi autópálya-hálózat egy részének külföldi kooperációban történő megépítésnek előkészítéséről, 1971. február 12. MOL XIX–A–83–b 003/1971. 572. doboz. Szigorúan titkos, készült 80 példányban, 43. sz. példány, 17 gépelt oldal.

48

A VÁROSI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA KONCEPCIÓJA

1971. október 23.

Az 1960-as évek végétől a magyarországi városok egymás után készítették el területrendezési terveiket. Általános igényük volt, hogy a KPM módszertani útmutatással nyújtson segítséget rendezési terveik közlekedési hálózattal foglalkozó részéhez. 1974-ig 83 magyar város közül 62-nek elkészült az általános rendezési terve. A városi közlekedéspolitika az országos közlekedéspolitika és a települések fejlesztési koncepciójának része lett.

Az alább közölt koncepció azokat az elveket vázolta fel, amelyeket a városoknak szem előtt kellett tartaniuk rendezési terveik elkészítése során. Ez volt az első átfogó, városi közlekedéssel foglalkozó koncepció. Az 1980-as évek elején a városi közlekedésben a motorizáció keltette feszültségek (a város környéki közlekedés színvonala elmaradott, a közúti forgalomnövekedést nem követte az utak, hidak, csomópontok stb. átbocsátóképességének emelkedése és parkolóhelyek létesítése, a szállítási tarifák nem tükrözték a ráfordításokat stb.) miatt új koncepció kidolgozására került sor. A közlekedési tárca 1983 nyarán véglegesítette a városi közlekedéspolitika továbbfejlesztett koncepcióját (MOL XIX–H–1–p 15. 445. doboz). A koncepció tervezetét 1982. augusztus 2-án és október 26-án megtárgyalta a miniszteri értekezlet. A továbbfejlesztett koncepció mindazonáltal nem került magasabb államigazgatási szintre. Az 1980-as évek közepére jellemzővé vált a városi tömegközlekedésben a tartalékok hiánya.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 8/1971. (X. 23.) KPM számú rendeletének melléklete

I. A városi közlekedés szerepe és fejlődése

Az ipar gyors ütemű fejlődése és az ennek következtében kialakuló népességkoncentráció világszerte gyorsítja az urbanizáció folyamatát. Ennek hatására hazánkban az elmúlt 15 évben a városi lakosság aránya 36,5%-ról 43,2%-ra nőtt, s 15 év múlva – a városiasodó településeket is figyelembe véve – előreláthatólag eléri a 60%-ot.

A városok fejlődése megnövekedett igényeket támasztott a városi személy- és teherszállítással szemben. A munkahelyek és lakóterületek egymástól való eltávolodása az utazási igények általános növekedését, továbbá egyes útvonalakra és időszakokra való koncentrálódását okozta. A termelés specializálódása és volumenének növekedése, az építkezések nagy száma, valamint a lakosság ellátását szolgáló szállítások fokozódása a teherforgalom jelentős növekedését eredményezte. A gyorsan fejlődő járműforgalom miatt fokozottabban jelentkezik a gyalogosközlekedési igények kielégítésének problémája. A városok vonzó hatása, központi funkciója, kedvezőbb munkalehetősége növekvő közlekedési igényt támaszt a város és környéke között is.

A felsorolt igények kielégítésével a városi közlekedés számottevően hozzájárult a városok kialakulásához, lehetővé tette a városi területek földrajzilag és városszerkezetileg kedvező felhasználását, sőt sokszor meghatározta egyes területek felhasználásának lehetőségét, a város fejlesztésének irányát és mértékét, ugyanakkor azonban a motorizáció növekedésével a közlekedés növekvő helyigénye és egészségre káros hatása egyre nehezebben megoldható problémákkal jár.

Régi városaink évszázadok alatt fokozatosan kialakult belső része alkotja legtöbb mai városunk központját. A fontosabb útvonalak a fogatolt forgalom és az akkori városi élet igényeinek megfelelően a régi város főterén találkoznak. Vonalvezetésük és szélességük is ezen igények szerint alakult ki.

A múlt század második felében terjedt el nagyobb városainkban a tömegközlekedés (omnibusz, lóvasút, helyenként gőzüzemű városi vasút, majd villamosvasút). A századforduló után a városon belüli személyszállításban a villamosvasút gyakorlatilag egyeduralkodóvá vált, a teherszállítást továbbra is lovas kocsival bonyolították le. A vasutak a távolsági és az iparral együtt fejlődő környéki közlekedést látták el.

A motorizáció növekedése alapvető változást hozott a városok közlekedésében, s ez a változás a személy- és teherszállításban egyaránt jelentkezett. A személyszállításban egyrészt fokozatosan elterjedtek az egyéni közlekedési eszközök (motorkerékpár, személygépkocsi), másrészt a villamosvasút mellett más tömegközlekedési eszközök jelentek meg (autóbusz, trolibusz). A teherszállítást fokozatosan tehergépkocsik vették át.

A differenciálódott közlekedés rohamosan növekvő helyigénye a régi városszerkezet szétfeszítésére törekszik,[1] számottevő egészségügyi ártalmai vannak, s mind gazdaságossági szempontok, mind a különböző nagyságú helyigények egyre élesebben vetik fel a helyes munkamegosztás kérdését az egyéni gépjármű-közlekedés és a tömegközlekedés között, valamint a tömegközlekedésen belül. Bonyolultabbá vált a városok helyi közlekedésének a távolsági közlekedéssel való kapcsolata is. E problémák a városnagysággal fokozódnak, így hazánkban is Budapesten jelentkeznek a legnagyobb súllyal.[2] (Budapesten él az ország lakos-

1 A 3462/1972. MT sz. határozat megtiltja „a túlzott igényű, költséges, dekoratív célokat szolgáló városközpontok" létesítését. Csorna, Mosonmagyaróvár és Szentes központjának átépítését engedélyezik, Békéscsaba, Csongrád és Debrecen számára pedig előírják területük egy részének újbóli tervezését. 1973. június 4-én a Gazdaságpolitikai Bizottság határozatot fogad el (10147/1973. sz.) a városközpontok átépítésének engedélyezésével kapcsolatos további feladatokról. Ennek értelmében a gazdaságossági követelményeket kell figyelembe venni.

2 A Gazdaságpolitikai Bizottság 1972. március 17-én meghallgatja „A budapesti agglomeráció távlati fejlesztési koncepció kidolgozására irányuló munkálatok eddigi eredményeiről és problémáiról" szóló jelentést: „Az iparfejlesztéshez szükséges infrastruktúra az ún. küszöbérték miatt általában költségesebb, mint a vidéki városokban. A fővárosban a közúti közlekedés, szállítás mind nehezebbé válik, fokozódnak a vízközmű-ellátási nehézségek. [...] A főváros és környéke közlekedési viszonyainak javítása ma már nem csupán szolgáltatási kérdés, hanem gazdaságpolitikai probléma is, amennyiben a napi ingázók, mint a főváros üzemeinek és intézményeinek alkalmazottai, csak az esetben fogják vállalni a további beutazást, ha a közlekedés kulturáltsága és gyorsasága jelentősen növekszik. A fővárosban a helyi közlekedés megjavítása a politikailag is szükséges nyugodt légkör biztosításának fontos eszköze." (MOL XIX–a–39–b 027/1972.)

ságának 20%-a, de a budapesti agglomeráció területén helyezkedik el mintegy 3200 telephelyen az ország ipari munkahelyeinek 41%-a, és a fővárosban koncentrálódik a kereskedelem, valamint az oktatási, kulturális intézmények jelentős része. Ezzel összefüggésben jelenleg Budapesten bonyolódik le az összes városi tömegközlekedési utazások 70%-a.)

Hazánkban a differenciálódás a tömegközlekedésen belül az ötvenes években gyorsult meg számottevően, ugyanezen időszakban a tehergépkocsik számának növekedése következtében a fogatolt járművek forgalma rohamosan csökkenni kezdett, az egyéni gépjármű térhódítása pedig az elmúlt évtizedben indult meg gyorsabb ütemben. Ez teszi időszerűvé és feltétlen szükségessé a vázolt problémák megoldására iránymutató városi közlekedéspolitikai koncepció kialakítását, és az ezen alapuló városi közlekedéspolitika következetes megvalósítását.

II. A városi közlekedéspolitikai koncepció alapelvei és összefüggései

A városi közlekedéspolitika az országos közlekedéspolitika részeként a város és a vele együtt élő környék közlekedésére, ezen belül a személyszállításra (tömegközlekedésre és egyéni közlekedésre), teherszállításra és gyalogosközlekedésre vonatkozó átfogó irányítótevékenység, összefüggésben a kapcsolódó városgazdasági kérdésekkel. A városi közlekedéspolitika feladata annak biztosítása, hogy a városi közlekedés a város életével összefüggő, indokolt helyváltoztatási igényeket biztonsággal, az adott társadalmi-gazdasági helyzettel arányos színvonalon, a lehető legkevesebb ráfordítással elégítse ki.

Indokoltnak tekinthető az a közlekedési igény, amely a termelés, az elosztás; a fogyasztás és a különféle egyéb szükségletek kielégítése végett lép fel, helyes területfelhasználást feltételezve. [...]

A városi közlekedéspolitikában az általános gazdaságpolitikai elvek mellett a közlekedés és a városi élet sajtosságait tükröző elveknek is érvényesülniük kell.

A városi közlekedéspolitika alapelvei országosan egységesek, általános érvényűek, és szorosan kapcsolódnak a városrendezési elvekhez is, ezért azok gyakorlati megvalósítása során mindig figyelembe kell venni az adott város szerepét, jellegét, adottságait és fejlesztési előirányzatát. Ez a kettősség döntő jelentőségű a városi közlekedésfejlesztés tervezése szempontjából. A közlekedésfejlesztési terveket és azok ütemezését a városrendezési tervekhez kapcsolódva, azokkal teljes összhangban kell kidolgozni és megvalósítani. A városi közlekedést ezért a városoknak és a közlekedés egészének a fejlődésével arányosan kell fejleszteni.

A népgazdaság fejlődése során a lakosság életkörülményeit meghatározó jövedelem és fogyasztás színvonalában, valamint szerkezetében a városi közlekedést lényegesen befolyásoló változásokkal kell számolni. A növekvő tendenciájú kulturális szükségletek és a több szabadidő – elsősorban a hétvégi szabadidő meghosszabbodása – az utazási kedvet önmagukban is növelik, a személyi tulajdonban lévő személygépkocsik számának gyors növekedése pedig, amely az életszínvonal növekedésének velejárója – tovább növeli az utazási igényt. A következő évtizedekben a szórakozással, kultúrával, bevásárlással és ügyintézéssel összefüggő utazások egyre nagyobb százaléka fog személygépkocsival lebonyolódni, ugyanakkor a külföldről érkező idegenforgalom is jelentős terhelést okoz. Ezt a tendenciát a közlekedés oldaláról korlátozni nem lenne kívánatos, ezért a felsorolt funkciókat kielégítő gépjárműforgalom lebonyolításának feltételeit a közlekedésnek, ezen belül a városi közlekedésnek meg kell teremtenie. A hivatásforgalomban – különösen a nagyobb városokban – a tömegközlekedés szerepe továbbra is jelentős marad, s a személygépkocsi hivatásforgalomban való használatának igénye csak korlátozottan elégíthető ki.

A nemzeti jövedelem és az életszínvonal növekedésével párhuzamosan fokozódik a szolgáltatások mennyisége és minősége iránt támasztott igény, ami a tömegközlekedés színvonalának növelésén kívül egyrészt a személygépkocsival összefüggő szolgáltatótevékenység fejlesztését, másrészt a lakosságot közvetlenül ellátó, különféle szolgáltatásokkal kiegészített (pl. rakodás, csomagolás stb.) teherszállítás volumenének és differenciálásának növelését teszi szükségessé.

Az ipar decentralizálása és a mezőgazdaság gépesítésével összefüggésben a mezőgazdaságban foglalkoztatottak arányának csökkenése, valamint a szolgáltatásokkal szemben támasztott növekvő követelmények egyaránt gyorsítják az urbanizációs folyamatot. A társadalmi-gazdasági változásokból eredő közlekedési igények számottevően koncentrálódnak a városokban, s minthogy az urbanizáció következtében gyorsan növekszik a városok és a városi lakosság száma, a városi közlekedéssel szemben támasztott indokolt követelmények is gyorsan növekednek.

A közlekedés színvonalának arányosnak kell lennie az adott városban uralkodó általános társadalmi-gazdasági színvonallal. Ennek megfelelően a főváros közlekedését az előző fejezetben vázolt jelentőségével és lakosszámával arányosan, kiemelten kell fejleszteni, a vidéki városoknál és városiasodó településeknél pedig a település lakosszámától, jellegétől (ipari, mezőgazdasági, szolgáltató, vegyes) és tervezett fejlesztésétől függően az egységes elvek alkalmazásában különbséget kell tenni.

Különbséget kell tenni a városon belül az egyes városrészek között is, azok jelentősége és funkciója szerint. A közlekedésfejlesztési terv kidolgozásánál és megvalósításának ütemezésénél a városfejlesztési terveket, valamint a város környéke kapcsolatát messzemenően figyelembe kell venni.

Városi közlekedés vonatkozásában az utóbbi évtized legnagyobb jelentőségű eredménye annak a felismerése, hogy elsősorban a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés arányától függ a közlekedés helyigénye, s ez az arány közlekedéspolitikai eszközökkel befolyásolható. További felismerés, hogy minden városra és városrészre meghatározható egy olyan speciális arány, amelynek helyigénye alkalmazkodik az adott város szerkezeti és történelmi adottságaihoz. A tömegközlekedés és egyéni közlekedés várható arányát városnagyságtól függően a 2. sz. ábra mutatja. E felismerések eredményeképpen a városi közlekedéspolitikában különösen nagy súllyal jelentkezik az arányosság követelménye a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés összehangolt fejlesztésében. Ezáltal a városi közlekedéspolitika egyik alapfeltételévé vált a tömegközlekedés és az egyéni gépjármű-közlekedés közötti munkamegosztás céltudatos irányítása, elsősorban a tömegközlekedés színvonalának emelése által. (A helyes arányok kialakítása

végett bevezetendő szabályozások általában csak kivételesen, városközpontokban, a III. fejezetben foglaltak szerint engedhetők meg.)

Ki kell elégíteni az arányosság követelményét a tömegközlekedési eszközök kooperációjában, valamint a tömegközlekedés és a közúti közlekedésen belül a közlekedés egyes elemeinek arányos fejlesztésében.

Az országos közlekedéspolitikai koncepció megvalósítása a városokban helyenként új vasúti területigénnyel jelentkezik, a kis forgalmú vasútvonalak és állomások megszüntetése viszont értékes területeket szabadít fel más irányú felhasználás részére, ugyanakkor az országos közlekedés arányváltozásai a városokban is közúti kapacitásfejlesztési igényekkel lépnek fel.

A közlekedés egységének megfelelően szükséges a környéki és távolsági vasútállomások, autóbusz-állomások, valamint hajóállomások, közforgalmú repülőterek, heliportok elhelyezésénél, illetve korszerűsítésénél az utasok úti céljának, valamint a városi közlekedési kapcsolatok lehetőségének messzemenő figyelembevétele.

Szükséges továbbá a gyorsforgalmi utak (autópályák, autóutak) és a városi úthálózat összehangolt tervezése és építése, kapcsolataik kialakítása, jelentős átmenő forgalom esetén elkerülő utak építése.

II. A városi közlekedéspolitika fő célkitűzései

A városi közlekedésben a személy- és teherszállítási igények mennyiségi kielégítésén túl a színvonal megítélésénél döntő tényező az utazással töltött idő, az utazás kényelme, valamint a lakosság ellátását szolgáló szállítások minőségi követelményeinek kielégítése.

A városi közlekedéspolitikai célkitűzések között ezért alapvető jelentőségű az utazással töltött összes idő csökkentése, amely a fajlagos utazások száma, az átlagos utazási távolság és az eljutási sebesség függvénye. Az első kettő városrendezési és területfelhasználási intézkedésekkel nagymértékben befolyásolható. Az eljutási sebesség növelése viszont alapvetően városi közlekedéspolitikai célkitűzés. Az utazási, illetőleg szállítási igény csökkenthető a lakóterületeknek a munkahelyekhez lehetőleg közel való elhelyezésével, a lakóterületeken a szolgáltató és az üzlethálózat minél teljesebb és a lakóterület építésével időben is összehangolt kiépítésével, a nem zavaró – elsősorban a szolgáltató- – ipar lakóterületeken való elhelyezésével, valamint – a lakásellátottság növekedésének függvényében – az utazási távolság csökkentését elősegítő lakáselosztással.

Az utazási sebesség alakulása a járművek műszaki sebességénél lényegesen nagyobb mértékben függ az útvonalak telítettségi fokától. A gyorsan növekvő személygépkocsi-állomány útfelületigényét – különösen a városközpontokban – az útvonalak átbocsátóképességének korlátozott fejleszthetősége miatt csak részben lehet kielégíteni, ami az utazási sebesség és a biztonság csökkenését okozhatja. A városi közlekedéspolitikai célkitűzések megvalósításának fontos feladata e kedvezőtlen jelenség bekövetkezésének megelőzése.

A közlekedés színvonalát a kiindulástól a célpontig megteendő teljes úthosszból és összes időráfordításból számítható eljutási sebesség döntően befolyásolja, ezt a városi közlekedés tervezésénél messzemenően figyelembe kell venni.

Környéki vonatkozásban a város vonzásterületének, valamint a környéki közlekedés fejlesztésének összhangját eljutási sebesség tekintetében is biztosítani kell. Célul kell kitűzni, hogy a naponta ingázók elővárosi közlekedéssel eltöltött utazási ideje a kétszer 45 percet ne haladja meg.

Az utazás kényelme a tömegközlekedésben: csak a nagyobb távolságú környéki és a távolsági utazásoknál igényli minden utas részére ülőhely biztosítását, a városi tömegközlekedésben alapvető cél a csúcsforgalmi zsúfoltság elviselhető mértékre való csökkentése, csúcsidőn kívül pedig zsúfoltság nélküli utazás biztosítása. Fokozatosan el kell érni, hogy a járművek csúcsforgalomban a legnagyobb terhelésű szakaszokon is csak az 5 fő/m^2 álló utassal számított befogadóképességük 80%-áig legyenek kihasználva. A környéki forgalomban elsősorban a 20–30 percet meghaladó időtartamú utazások esetében kell ülőhelyet biztosítani.

Az ipari területek kijelölése és a nagykereskedelmi raktárak telepítése nagymértékben befolyásolja a teherszállítás fő irányait. A termelés és az elosztás differenciálódása a szállítási igényt és távolságokat növeli, ennek hatása helyes telepítéssel és teherforgalmi útvonalak gondos tervezésével csökkentendő. Ipartelepítés tervezésénél döntő szempont, hogy fő közlekedési kapcsolatai biztosíthatók legyenek, illetve azok költsége ne tegye irreálissá a tervezett telepítést. A teherszállítás jó megoldása a személyszállítás jó lebonyolítását is elősegíti.

III. A városi közlekedés fejlesztésének irányelvei

„A városi közlekedéspolitika koncepciója" alapelveinek érvényesítése és célkitűzéseinek megvalósítása elsődlegesen az egészségesebb városi életet szolgálja. Az ehhez szükséges intézkedések a tömegközlekedésben, az egyéni gépjármű-közlekedésben, az ipari, nagykereskedelmi és lakossági szolgáltatás jellegű teherszállításban, valamint a gyalogosforgalomban komplexen jelentkeznek. A tömegközlekedés jelentős közlekedéspolitikai szerepére és sajátosságaira való tekintettel azonban célszerű a tömegközlekedés fejlesztésének irányelveit az általános irányelvek után – az összefüggésekre mindenütt rámutatva – egy csoportban megadni.

A személygépkocsik számának és a teherszállítás volumenének növekedése, valamint differenciálódásának fokozódása a városi utak forgalmának gyors növekedéséhez vezet. Különösen nagy lesz a forgalomnövekedés a hétvégi forgalomban, amikor a 40 órás munkahét általános bevezetéséhez kapcsolódóan a személyi tulajdonban lévő járműállomány mintegy 80–90%-ának mozgásával kell számolni. Ugyanebben az időszakban jelentkezik az egyre nagyobb arányban közúton lebonyolódó nemzetközi turistaforgalom csúcspontja is, amely egyes városi útvonalakon elérheti a belföldi forgalom nagyságrendjét. A személygépkocsik számának és forgalmának növekedése mellett a tömegközlekedés szerepe a jövőben is jelentős lesz, különösen Budapesten és a nagyobb városokban.

A forgalomszámlálások adatai szerint a városi funkciók ellátásából eredő belső forgalom következtében az országos útvonalak városi szakaszainak forgalma többszöröse a külső szakaszok forgalmának, és ez nyilvánvalóan a városi gyűjtő-elosztó úthálózaton is jelentkezik. Szükséges, hogy ez a forgalmi arány az utak kapacitásviszonyaiban kifejezésre jusson, ezért a városi úthálózat korszerűsítését

és fejlesztését ennek megfelelően kell előirányozni, célul tűzve ki a városok összefüggő főúthálózatának kialakítását, illetőleg korszerűsítését. A forgalomnövekedési szorzók eddig kialakult alkalmazása mellett minden esetben számításba kell venni a meglévő, illetőleg tervezett területfelhasználáson alapuló forgalomelőbecslés eredményeit, alkalmazva a forgalomelosztás hálózatra való ráterhelésének módszerét.

A városi úthálózat fejlesztésének tervezésében és megvalósításában elsősorban a forgalom növekedését kell figyelembe venni, másodsorban lakások nagy százalékának jó megközelítését kell biztosítani.

Az úthálózatra és a közúti közlekedés kiszolgáló létesítményeire vonatkozó fejlesztési irányelvek a következők:

A forgalmi igények kielégítésére Budapesten elsősorban az összes forgalom 80%-át lebonyolító mintegy 650 km hosszú közúti főhálózat kiépítése, illetőleg kapacitásnövelő korszerűsítése szükséges. E főhálózatba tartoznak az országos autópályák, autóutak és főútvonalak be- és kivezető szakaszai, valamint a városi autópályák, autóutak, főútvonalak és forgalmi utak. A főúthálózat szerkezete a lényegében adott városszerkezettel összhangban a fejlesztés során alapvetően nem változik, szükséges azonban új Duna-hidak építése, néhány új útvonal nyitása és a külső városrészekben a körutakat – beleértve a Hungária körutat is – tehermentesítő, átlós irányú kapcsolatok kialakítása. Vidéki városainkban az országos főútvonalak átkelési szakaszainak folyamatos korszerűsítése, valamint a forgalmat elosztó városi fő- és gyűjtőúthálózat pormentes burkolattal való korszerűsítése szükséges. Vidéki városaink legtöbbjére – elsősorban a megyeszékhelyekre – jellemző lesz városközpont fokozatos, nagyobb arányú rekonstrukciója. Ehhez kapcsolódóan az átkelési szakaszok egy részét a városközpontot átmetsző nyomvonal helyett azt érintő nyomvonalon célszerű vezetni, a városközpont rekonstrukciójával összehangolva. Ezáltal elérhető a városközpontnak az átmenő forgalomtól való tehermentesítése, ami kedvezően hat a forgalombiztonságra is. A kisebb városokban, valamint a városiasodó és egyéb települések egy részénél a célforgalom kisebb aránya miatt célszerű lehet elkerülő útvonalak létesítése a belső forgalmi utak egyidejű korszerűsítése mellett. Az autópályák és autóutak a középvárosokat és a kisebb településeket elkerülik, nagyobb távlatban indokolt mindazon nagyvárosok elkerülése is – a forgalom által igényelt városi kapcsolatok egyidejű létesítése mellett –, ahol az átmenő forgalom legalább egy kétsávos autóút kapacitását eléri.

Egy-egy útvonalat a forgalmi igényeknek megfelelően, nagyobb összefüggő szakaszon, a csomópontokkal együtt kell korszerűsíteni. A csomópontok kapacitása legyen azonos a betorkolló utak kapacitásával. Budapest fontosabb csomópontjain ez a követelmény általában többszintű megoldásokkal elégíthető ki, vidéki városainkban – néhány kivételtől eltekintve – szintbeni megoldások is megfelelnek.

Nagy forgalmú csomópontokon – Budapesten és a vidéki városokban egyaránt – indokolt a gyalogosforgalom különválasztása gyalogos-aluljárók létesítésével. Ahol az adottságok lehetővé teszik – elsősorban városközpontokban és új lakótelepeken – önálló gyalogosútvonalak kialakítására kell törekedni.

Elő kell irányozni a városi forgalmat nagymértékben zavaró szintbeni közúti vasúti keresztezések kétszintűvé való átépítését. Mindazon keresztezéseknél, amelyek forgalma a kétszintű kialakítást nem igényeli, a biztosítás korszerű berendezésekkel oldandó meg. A városokban az egész városra kiterjedő, összefüggéseiben megtervezett forgalomszabályozás valósítandó meg, amely korlátozásokat csak a legszükségesebb mértékben tartalmazhat.

A csomópontok kapacitásának maximális kihasználása szükségessé teszi korszerű – részben egy vagy több útvonalra összehangolt, részben a forgalom által vezérelt – forgalomirányító berendezések felszerelését. Ez az igény Budapesten már fennáll, sőt kielégítésében jelentős lemaradás következett be, vidéki városainkban pedig a legközelebbi években várható az ilyen irányú igények tömeges jelentkezése.

A forgalmi utakat lehetőség szerint mentesíteni kell a rakodó tehergépkocsiktól, részben a nagy kereskedelmi raktárak alkalmas helyre való telepítésével, részben az üzletek mellékutcákból és tömbbelsőkből való kiszolgálásával – városközpontokban az összenyitható udvarokon keresztül gyalogospasszázsok, belső üzletsorok létesítésével. A régi városrészekben a mellékutcákból megközelíthetetlen üzletek ellátása végett szükségmegoldásként csúcsforgalmi időn kívül, meghatározott napszakokban rakodási lehetőséget kell biztosítani. A szabályozásokkal és átalakításokkal időben összehangolva szükséges a helyi viszonyokhoz alkalmazkodó szervezési és műszaki feltételek megteremtése (pl. kisebb távolságú teherszállítást lehetővé tevő, a járdán is használható kézi targoncák rendszeresítése). A lakosság kiszolgálását elsősorban kis tehergépkocsikkal kell megoldani. Az áru házhoz szállítása és a tehertaxi-ellátottság, valamint a szállításhoz kapcsolódó egyéb szolgáltatások egyaránt fejlesztendők. A távfűtés elterjedése és a gázprogram megvalósítása a tüzelő- és salakszállítást minimálisra csökkenti, ami közlekedési szempontból számottevő előnyt jelent, mert a leginkább szennyezett levegőjű, gázfűtésre elsősorban átállítandó városrészek általában közlekedési szempontból is a legzsúfoltabbak. A nagykereskedelmi raktárak kitelepítését a városrendezési tervekkel összhangban kijelölt új telephelyek kedvezményes juttatásával célszerű elősegíteni. A tároló-elosztó centrumokat, a nagykereskedelmi raktárakat a teherforgalom igényét kielégítő műszaki jellemzőkkel épített utakkal kell összekapcsolni a városi főúthálózattal és az országos úthálózattal.

Városközpontokban a felsorolt irányelveken túlmenően szükséges az átmenő forgalom elterelése, a városközponti funkciótól idegen célforgalom csökkentése, illetőleg az ilyen forgalmat létrehozó létesítmények (pl. nagykereskedelmi raktárak) városközpontból való kihelyezése, a forgalom elosztása érdekében a városközpontot jól megközelítő nagy kapacitású utak létesítése, szükséges továbbá a lehető legtöbb parkolóhely létesítése – esetenként nagygarázsok építésével is –, korszerű forgalomirányítás és -szervezés megvalósítása, valamint a feltétlen szükséges mértékben, átfogóan megtervezett forgalmi és parkolási korlátozások bevezetése, lehetőség szerint a városi funkcionális területi egységek megbontása nélkül. Célszerű a parkolással eltöltött időtől függően erősen progresszív parkolási díjakat alkalmazni mindazon helyeken, ahol az ügyintéző-, vásárló- vagy idegenforgalom érdekében a személygépkocsival való munkába járás minimálisra való csökkentése kívánatos. A városközpontok forgalma tekintetében különö-

sen gondos tervezést kíván a gépkocsi-ellátottság figyelembevételével a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés helyes arányának meghatározása és ezen arány megvalósítását szolgáló intézkedések kidolgozása.

Nagy gondot kell fordítani a parkoló-, üzemanyagtöltő, valamint szervizlétesítményeknek a gépkocsik számának növekedésével arányos fejlesztésére. Lakóterületeken a nagygarázsok előirányzatát célszerű az átlagos szintszám függvényében felülvizsgálni, továbbá egyéb rendeltetésű területeken (pl. játszótér) szint alatti tárolók kialakítását előirányozni. A sorgarázsok arányának csökkentése elsősorban városképi szempontból kívánatos. A rekonstrukciós területeken és az új lakótelepeken a gépkocsik elhelyezésének lehetőségét 320 szgk/1000 lakos ellátottság esetére kell a tervezés során biztosítani.

A szerviz- és üzemanyagtöltő állomások fejlesztése során a távolsági forgalmat, illetőleg közforgalmi érdeket szolgáló nagy létesítményeken kívül a városon belüli egyéni gépjármű-közlekedést kiszolgáló kisebb egységek számának növelése is szükséges, városi gyűjtőutak mentén, sőt lakóterületeken is.

Gondoskodni kell a rendszeres útfelügyelet megszervezéséről, a keletkező hibák azonnali elhárításáról, a meglévő burkolatok rendszeres tmk-jellegű karbantartásáról és a karbantartási technológiák korszerűsítéséről.

Az útépítéssel vagy korszerűsítéssel egyidejűleg kell gondoskodni – a városok belterületén a lakóutcákban is – pormentes burkolatú járdák építéséről és a közvilágítás korszerűsítéséről.

A mérhető és gazdaságossági számítással indokolható városi forgalmi igények kielégítésén túlmenően jelentkező, hasonló nagyságrendű feladat a városi lakóutcák és járdák szilárd burkolattal való ellátása. A lakóutcák forgalma a gépjárművekkel való teljes telítettség idején is minimális lesz, a szilárd burkolat iránti igény kielégítése azonban olyan fontos várospolitikai feladat, amelyet fokozatosan meg kell oldani. Ez a feladat a forgalmi és gyűjtőúthálózat korszerűsítésének elsődlegessége miatt azonban még hosszabb ideig csak részben, s a városok nagysága, szerepköre szerint differenciált mértékben irányozható elő. A burkolattal ellátott városi úthálózat tervezete mennyiségi és minőségi változását a 3. és 4. ábra mutatja.

A városi közlekedéspolitikai koncepció irányelveinek gyakorlati érvényesítése érdekében az általános városrendezési, illetőleg közlekedésfejlesztési tervek mélységén túlmenően törekedni kell olyan tervellátottság biztosítására, amely a közlekedési területek egyértelmű, pontos lehatárolását teszi lehetővé.

A motorizáció gyors növekedésével jelentősen nő a városokban a levegőszennyeződés és a zajártalom. Ezért az úthálózat és a kiszolgáló létesítmények fejlesztésén túlmenően a gépkocsik számának gyors növekedésére való tekintettel törekedni kell a közlekedés által okozott zaj- és füstártalom csökkentésére. A levegőszennyeződés csökkentése érdekében fokozni kell – különösen a fővárosban – a levegőelemző és gázelemző készülékekkel történő méréseket a káros emissziós értékek (levegő szennyezettségének mértéke) megállapítására, illetve a gépjárművek káros emissziós értékeinek (a gépjármű által kibocsátott szennyező anyag mennyisége) meghatározására. A mérési eredmények alapján megfelelő hatósági előírások kidolgozásával és elrendelésével gondoskodni kell a gépjárművek káros emissziós értékeinek csökkentéséről (pl. megfelelő szűrőberendezések felszerelése). A közlekedés által okozott zaj csökkentésére a fővárosban és nagyobb vidéki városokban fokozatosan zajtérképet kell kidolgozni, és annak alapján meg kell tenni a szükséges hatósági intézkedéseket. A közlekedés által okozott zaj függ a járművek konstrukciójától, ezért a zajártalom csökkentésére megfelelő intézkedéseket, előírásokat kell tenni a járműgyártás és importból beszerzett járművek vonatkozásában. Az ipari és közlekedési zaj csökkentésére a várostervezés során is törekedni kell a főhálózati utaknak a lakóterületektől való térbeni elválasztásával. A levegőszennyezés csökkentését célzó központi intézkedések rendszerébe a városi közlekedésnek mindenkor bele kell illeszkednie, mind műszaki, mind anyagi vonatkozásban. Egyrészt az Országos Levegőtisztasági Bizottság munkájában, másrészt az előkészítés alatt lévő levegőtisztasági jogszabályban jelentőségének megfelelő súllyal kell a közlekedésnek – ezen belül a városi közlekedésnek – szerepelnie. Az útburkolatok igénybevételének csökkentése és a forgalom biztonságának növelése végett az iparnak törekednie kell a tehergépkocsik és autóbuszok tengelynyomására, méretére és biztonsági berendezéseire vonatkozó nemzetközi (KGST- és EGB-) előírások, illetőleg ajánlások betartására.

A tömegközlekedésnek a jövőben is kiemelt szerepe lesz. Minél nagyobb egy város, s időben és térben minél koncentráltabb utazási igény jelentkezik, az összes utazások annál nagyobb százalékát kell a viszonylag kisebb területigényű tömegközlekedésnek kielégítenie. Ennek megfelelően a tömegközlekedésnek elsősorban Budapest és a nagyobb városok hivatásforgalmában lesz döntő jelentősége. A kisebb városokban csaknem a teljes személyforgalom, a nagy városokban a napközi ügyintéző-, vásárló-, valamint a szórakozási és üdülőforgalom egyre nagyobb százaléka bonyolódik majd le egyéni gépjárművekkel. A tömegközlekedés előirányzott részesedési arányának biztosítása – a személygépkocsik számának gyors növekedése ellenére – szükségessé teszi a tömegközlekedés színvonalának emelését, mind eljutási sebesség, mind kényelem tekintetében.

Budapest és a nagyobb városok hálózati ellátottsága (hálózatsűrűség) megfelelő, azonban elsősorban az új forgalomkeltő létesítmények (pl. lakótelepek, ipari területek) tömegközlekedésbe való bekapcsolása érdekében a jövőben is szükséges a hálózat továbbfejlesztése.

A tömegközlekedés színvonala emelésének eszközei:

– Minden tömegközlekedési feladatot az arra gazdaságilag és műszakilag legalkalmasabb tömegközlekedési eszköz lásson el. Budapesten és néhány nagyobb városban, ahol az igények többféle tömegközlekedési eszköz üzemeltetését teszik szükségessé, meg kell valósítani az egyes tömegközlekedési eszközök összehangolt alkalmazását a következők szerint. Budapesten a fő utasáramlási irányokban legkésőbb az ezredfordulóig – a meglévő és tervezett legnagyobb forgalomkeltő tényezők telepítésével (nagy lakótelepek, ipari területek, vasútállomások stb.) – térben és időben összehangolt, 50–60 km hosszúságú városi gyorsvasúti (metró-) hálózatot kell létrehozni, amelynek célja a fő irányokban szükséges szállítókapacitás biztosítása, a tömegközlekedésnek az egyéni gépjármű-közlekedéstől való vertikális szétválasztása, és a metró által kiszolgált vonalakon a kötöttpályás, felszíni tömegközlekedés megszüntetésével a növekvő gépjárműforgalom részére hely felszabadítása. A jelenlegi elővárosi (HÉV-) vonalak a városi gyorsvasúti hálózathoz közvetlenül csatlakozóan elővárosi gyorsvasutakká fejlesztendők. A fej-

lesztés során egyes vonalszakaszokat meg kell szüntetni, viszont a dél-pesti vonalcsoporton új vonalszakaszokat kell létesíteni. Ezáltal Budapesten egységes, egymáshoz csatlakozó gyorsvasúti hálózat létesül, amelyen az ezredfordulón a tömegközlekedési utazási teljesítmények 50–55%-a bonyolódik le. A nagyobb távolságú, de kisebb volumenű utazási igények, amelyek elsősorban a nagyobb városok külső, ritkábban lakott részei és a városközpontok között, illetőleg az ipari területek irányában jelentkeznek, gyorsautóbusz-hálózattal elégíthetők ki. Kétvágányú villamos vasút létesítése csak ott indokolt, ahol a jelentkező utastömeg óránként egy irányban 15 000-nél kisebb (a metró alkalmazásának alsó határa), de autóbusszal nem szállítható el gazdaságosan (óránként egy irányban 7000 utas felett). Meglévő kétvágányú vonal megtartása ennél kisebb utazási igény esetén is indokolt lehet, ha egyéb – városrendezési vagy közlekedési – szempontok nem szólnak ellene. Új és meglévő vonalaknál különpályás kialakításra kell törekedni. Egyes vidéki városok központjában a tömegközlekedés és az egyéni gépjármű-közlekedés vertikális szétválasztása végett 12–20 éves távlatban indokolt a villamosvasút burkolat alá helyezése. A kis kapacitású, egyvágányú villamosvonalakat – azok felújítása helyett – autóbusszal célszerű felváltani, újakat nem szabad létesíteni. Minden egyéb városi tömegközlekedési feladat ellátására legalkalmasabb az autóbusz. (Budapesten az autóbusz szerepe nagyobb távlatban elsősorban a gyorsvasutakra való ráhordás lesz.) Ennek megfelelően a villamosvasút megtartása, illetőleg kismértékű fejlesztése Budapesten a metróval el nem látott legnagyobb forgalmú vonalakon, továbbá néhány vidéki városban a fő utasáramlási irányokban indokolt. A tömegközlekedési ágak alkalmazásának műszakilag és forgalomtechnikailag lehetséges, valamint gazdaságilag célszerű határai a műszaki fejlődésre és az új mechanizmus megváltozott ár- és bérrendszerére való tekintettel felülvizsgálandók, ennek során külön autóbusz-forgalmi sávok és autóbusz-útvonalak kijelölésének lehetőségét is célszerű vizsgálni. A vizsgálat eredményétől függően a koncepcióban szereplő alkalmazási határok módosulhatnak. A hazai trolibusz-közlekedés fejlesztése, illetőleg távlatban való megtartása a nagy fenntartási és üzemeltetési költségek, valamint a felső vezeték érzékenysége és az útvonalak kötöttsége miatt nem látszik célszerűnek. A helyes kooperáció alapkövetelménye, hogy egy-egy útvonalon általában egyféle tömegközlekedési eszköz bonyolítsa le a forgalmat, korszerűen, magas színvonalon. E követelményt kielégítő tömegközlekedési hálózaton az autóbusz-, villamos- és metróvonalak egymáshoz csatlakoznak, de hosszabb szakaszon egymással párhuzamosan nem futnak (alaphálózati elv). Ilyen hálózat megvalósításához szükséges a hálózattal összhangban lévő korszerű városi közlekedési tarifarendszer kidolgozása és bevezetése. A tarifarendszernek az alaphálózati elv megvalósításán túlmenően egyszerűnek kell lennie, továbbra is lehetővé téve a kalauz nélküli közlekedést, és biztosítania kell az előirányzott bevételt. Lényeges szempont, hogy a lakosság egyes csoportjait igazságtalan többletkiadások ne terheljék, de ugyanakkor más csoportok részére indokolatlan előnyök ne jelentkezzenek. A tarifarendszer legfontosabb feladata a tömegközlekedési eszközök helyes kooperációjának elősegítése.

– A vasút műszaki berendezéseit mind a főváros, mind a jelentősebb ingaforgalmú vidéki városok környékén alkalmassá kell tenni a környéki forgalom megfelelő színvonalú lebonyolítására. Alapkövetelménynek 50 km/ó utazási sebesség elérését, a kihasználtság 100% alá való csökkentését és a forgalom sűrítését kell tekinteni. Mind az elővárosi vasúti, mind az autóbusz-közlekedésnél gondoskodni kell a városi tömegközlekedéssel való jó kapcsolatról. A vasút környéki forgalmának korszerűsítése után a környéki autóbusz-közlekedés vasútra való ráhordó szerepe növekedni fog.

– Esetenként – különösen metró- és elővárosi gyorsvasúti vonalak, esetleg egyes villamosvonalak és környéki forgalmat lebonyolító vasútvonalak esetében – szükséges a személygépkocsi-közlekedés és a tömegközlekedés megfelelő kapcsolatának biztosítása. Ezért a tömegközlekedési eszközök külső végállomásai és arra alkalmassá tehető megállóhelyei közelében nagy mennyiségű személygépkocsi elhelyezésére alkalmas parkolóhelyek létesítendők, illetőleg ilyenek későbbi létesítésére hely biztosítandó. Kedvező tömegközlekedési kapcsolat esetén ezáltal a túlzsúfolt városközpont a környékről és a külső kerületekből munkába járók gépkocsijaitól bizonyos mértékben mentesíthető (ún. „Park and ride" rendszer).

– A városi tömegközlekedési berendezések egyes elemeit (járművek, pálya, fenntartó létesítmények, energia- és üzemanyag-ellátás, tárolás, forgalomirányítás, közlekedési dolgozók szociális létesítményei stb.) egymáshoz képest arányosan és tervszerűen kell fejleszteni, mind kapacitás, mind műszaki színvonal szempontjából. A karbantartó, tároló- és javítólétesítmények terén a közelebbi évek feladata a bekövetkezett lemaradás felszámolása.

– A tervszerű és arányos fejlesztésnek megfelelően szükséges a járműállomány fejlesztése olyan – városi forgalomra alkalmas – járműtípusokkal, hogy azok befogadóképessége összhangban legyen az adott utazási igényekkel. A fő utasáramlási irányokban nagy befogadóképességű – elsősorban csuklós – járművek alkalmazása célszerű, a kisebb utazási igényeket azonban lehetőség szerint kisebb autóbuszok sűrűbb közlekedtetésével célszerű kielégíteni.

– A városi tömegközlekedés forgalomirányítását és forgalomszervezését – a közúti forgalomirányítással összehangoltan – a legkorszerűbb módszerek és berendezések alkalmazásával korszerűsíteni kell. A felszínen maradó tömegközlekedés részére bizonyos előnyöket kell meghatározni.

– A városokon belül a városközpontokban a közlekedéssel szemben különleges követelmények lépnek fel, mert ott a városi funkciók (igazgatási, szolgáltatási, kereskedelmi, oktatási stb.) koncentrálódása a közlekedési igények koncentrálódását, ezzel a közlekedés helyigényének nagyobb mértékű növekedését eredményezi. A védett, történelmi és városképi értékű épületek száma viszont a legnagyobb, ami a közlekedési terület növelését nagymértékben korlátozza. E követelmények kielégítése végett szükséges a városközpontok magas színvonalú tömegközlekedéssel való kiszolgálása.

– Sík vidéken fekvő városaink hivatásforgalmának jelentős része jelenleg kerékpárral bonyolódik le. A városi főutakon kívánatos a kerékpáros-forgalom részarányának csökkentése, amelyet a tömegközlekedés színvonalának, elsősorban sűrűségének növelésével kell elérni. Egyes különösen forgalmas útvonalakon azonban kerékpárút létesítése indokolt lehet.

– Különös figyelmet érdemel a tömegközlekedés lebonyolításához szükséges munkaerő biztosítása. Ehhez egyrészt törekedni kell a munkaerő-szükséglet mér-

séklésére, másrészt intézkedéseket kell tenni a valóban indokolt létszám biztosítására. Automatizálással, gépesítéssel, cseredarabos javítással, korszerű biztonsági berendezések alkalmazásával el kell érni a létszámszükséglet csökkentését. Szorosabb együttműködés szükséges továbbá az iparral a járművek és berendezések karbantartási munkaigényességének csökkentésére. A túlórázás mielőbbi korlátozása, majd ezt követően a közlekedésben is bevezetendő munkaidő-csökkentés miatt azonban a munkaerő-szükséglet növekszik és egyidejűleg összetételében is lényegesen változik, mert a magasabb képzettséget igénylő munkahelyek száma növekszik.

A munkaerő biztosítása végett a következő intézkedések szükségesek:

- A végrehajtó szolgálatban dolgozók (járművezetők, forgalomirányítók, karbantartó munkások stb.) bérezésének további javítása;

- a végrehajtó szolgálatban dolgozók részére a közlekedés egészét érintő munkaügyi és bérügyi intézkedésekkel összhangban lévő, de más – kisebb felelősséggel és igénybevétellel járó – munkahelyekhez képest nagyobb kedvezmények fokozatos biztosítása (pl. szakmásítás, szabadság, nyugdíj, lakás stb. vonatkozásában);

- a szociális ellátottság és a munkakörülmények javítása, a karbantartandó berendezések bonyolultságával, műszaki színvonalával arányos színvonalú munkahelyek, szerszámok, gépek, műszerek biztosítása;

- a dolgozók megbecsülése; a dolgozókkal való bánásmód javítása, indokolt javaslataik, kéréseik figyelembevétele, az erre vonatkozó párt- és szakszervezeti határozatok fokozott érvényesítése, kedvező munkahelyi légkör kialakítása;

- a káderutánpótlás vállalaton belüli biztosítása (iparitanuló-képzés, középkáderek vállalaton belüli nevelése, képzése), a vállalat által végzett kiképzések színvonalának emelése, ösztöndíjak stb.

IV. A városi közlekedéspolitikai koncepció hatásai és gazdasági vonatkozásai

A városi közlekedéspolitikai koncepció a városi funkciók megfelelő ellátásának, az egészséges, ártalmaktól mentes városi élet kialakításának, a történelmi és városképi értékű városrészek megőrzésének egyik feltétele, ugyanakkor az országos közlekedéspolitikai koncepció megvalósításának is eszköze. Elősegíti a városi közlekedés fejlesztésére rendelkezésre álló anyagi eszközök leghatékonyabb felhasználását, az adott társadalmi-gazdasági viszonyok között indokoltnak tekinthető igények meghatározását és azok kielégítését a mindenkori társadalmi-gazdasági helyzettel arányos színvonalon. Az igények ily módon való kielégítése kedvező politikai hatásával segíti a városok kiegyensúlyozott, folyamatos fejlődését.

A városi közlekedésben a legnagyobb költségnövelő tényező a személygépkocsi rohamos elterjedése. Jellemzi a költségigényt, hogy pl. a budapesti Nagykörút mai csúcsórai utasforgalmának kizárólag személygépkocsival való lebonyolítása csak mintegy 20–24 forgalmi sávon, kb. 80 m széles útfelületen lenne lehetséges, továbbá egyetlen 6 kocsiból álló gyorsvasúti szerelvény utastömegének gépkocsival való elszállítása csaknem leköti egy városi út egy forgalmi sávjának egyórai kapacitását. A gépkocsik számának növekedését azonban mégsem lenne helyes korlátozni. Ezért a városi közlekedés fejlesztése hiteligényének

elviselhető szinten tartásához döntő jelentőségű a tömegközlekedés és az egész gépjármű-közlekedés helyes munkamegosztásának biztosítása. A tömegközlekedés fejlesztésére fordított hitelek tehát az úthálózat fejlesztésében, illetőleg ahhoz kapcsolódóan (pl. terület-igénybevétel csökkenésében), valamint a népgazdaság más területén térülnek meg.

A tömegközlekedés fejlesztésének hatékonyságát nagymértékben növeli a tömegközlekedésen belüli helyes munkamegosztás megvalósítása. Az egyes tömegközlekedési eszközök alkalmazási határainak számítása a műszakilag lehetséges alkalmazási területen belül, gazdaságossági alapon történt. Az így számított határokon belül alkalmazott tömegközlekedési eszköz férőhely-km-re vetített önköltsége kisebb, mint bármely más városi tömegközlekedési eszközé.

A városi közlekedés igen hatékony fejlesztési tényezője a forgalomirányítás korszerűsítése, mert ez a közlekedési létesítményekhez képest viszonylag kis költséggel lehetővé teszi a meglévő berendezések jobb kihasználását és a közlekedés magasabb színvonalon való lebonyolítását.

Az úthálózat fejlesztése során az igényekkel arányos kapacitású főúthálózat kialakítása gazdaságossági oldalról is indokolt, mert az összes jármű-km-teljesítmény legnagyobb része, 70–80%-a a főutakon bonyolódik le, ennek a lehető legkevesebb akadályoztatással, korszerű burkolatú utakon való lebonyolódása nemcsak a közlekedés színvonalát emeli, hanem költségét is csökkenti.

A forgalmi mennyiség nem indokolja a fontosabb lakóutcák szilárd burkolattal való ellátását, ez viszont társadalmi oldalról, a főúthálózat erőteljesebb ütemű kiépítése mellett, feltétlenül szükséges.

Városi közlekedés vonatkozásában is számítható lenne a közlekedéssel töltött idő költsége, illetőleg az időmegtakarítás forintban való kifejezése. Az utazással töltött idő csökkenése azonban elsősorban társadalompolitikai jelentőségű.

Az utazási kényelem és biztonság növekedésének, valamint a forgalmi zavarok csökkenésének hatása elsősorban a közlekedést igénybe vevők hangulatában, ezzel összefüggésben munkakedvében, munkaképességében, egészségében jelentkezik, így a színvonal emelését célzó jelentős anyagi ráfordítások, amelyek önmagukban vizsgálva a gazdaságosság követelményével ellentétesen hatnak, ebben térülnek meg.

A városi közlekedéspolitikai koncepció feladata csak a hatékonysági elemek vázlatos összefoglalása, a részletes gazdaságossági számításokat a közép- és hosszú távú tervekben, valamint a közlekedési beruházások elbírálásában kell elvégezni és érvényesíteni, ezek azonban csak a szolgáltatási jellegből eredő társadalmi hatékonysági elemek mérlegelésével együtt bírálhatók el ésszerűen.

A városi közlekedéspolitikai koncepció érvényesítése magasabb színvonalú munkát kíván meg a tervezőktől, a végrehajtást irányító szervektől és a végrehajtó dolgozóktól. Különösen fontos a városi tanácsi közlekedési szakigazgatási szervek szakmai színvonalának emelése, továbbá a tanácsi szervek, az ágazatért felelős KPM és a városfejlesztésért, a várospolitikáért felelős ÉVM kapcsolatának, együttműködésének elmélyítése.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 8/1971. (X. 23.) KPM sz. rendeletének melléklete. Ábrák nélkül közöljük.

49

HOSSZÚ TÁVÚ STRATÉGIAI RANGSOROK A KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉBEN

1972. május 8.

Az alább közölt dokumentum sokkal inkább egy hosszú távú, stratégiai gondolkodást megalapozó vitaanyag, mintsem kiérlelt álláspont. Sajnálatos módon nem kerültek elő a hozzáfűzött reflexiók. 1975-ben a MSZMP KB gazdaságpolitikai osztálya a népgazdaság fejlesztési irányelveiről munkabizottságot állított fel (a PB 1975. június 3-i határozata alapján). Az 1977-ben elkészült jelentés szerint a termelő infrastruktúra (személyszállítás, belkereskedelem, lakásellátás, személyi szolgáltatás, javító szolgáltatások, egészségvédelem, kultúra) elmaradása jelentős, folytatni kell a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtását, az erőforrásokat pedig a közlekedés, raktározás és hírközlés fejlesztésére kell koncentrálni (MOL XIX–h–1–rr 2. 38. a doboz). A termelő infrastruktúra 1990-ig terjedő fejlesztésének koncepcióját az Állami Tervbizottság 1985. március 29-én (501/1985. sz.) fogadta el. Ennek lényege: a közlekedésben kapjanak elsőbbséget a hálózatok – különösen a vasúthálózat – rekonstrukcióját és a szállítóképesség megőrzését szolgáló fejlesztések (MOL XIX–A–91).

Az Országos Tervhivatal előterjesztése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának

Bevezető

A társadalmi-gazdasági élet és a nemzetközi kapcsolatok dinamikus fejlődése egyre növekvő követelményeket támaszt a közlekedéssel és hírközléssel szemben. A szállítás és az információáramlás az újratermelési folyamat, a politikai-gazdasági vezetés, a honvédelem nélkülözhetetlen eszköze.

Az ágazat kiterjedt feladatkörére jellemző, hogy naponta közel 9 millió utast, 2 millió tonna árut, 5 millió postai küldeményt továbbít rendeltetési helyére, és mintegy 2 millió telefonbeszélgetést bonyolít le. A népgazdaság termelő állóeszközei bruttó értékének – a közúthálózat nélkül is – több mint 30%-át az ágazat köti le. A közlekedésben és hírközlésben foglalkoztatott aktív keresők száma megközelíti a 360 ezer főt. A közlekedés-hírközlés szerepének növekvő jelentősége, népgazdasági és nemzetközi összefüggései, valamint a döntések több évtizedre szóló kihatásai különösen fontossá teszik az ágazat hosszú távú fejlesztése főbb irányainak és arányainak kijelölését, prognosztizálását.

A közlekedés és hírközlés feladatait és fejlesztését meghatározó társadalmi-gazdasági fejlődés főbb vonásai

A közlekedés-hírközlés tevékenysége szorosan kapcsolódik az anyagi termelés folyamatához, a társadalmi élet szinte minden területéhez. Sajátossága e kapcsolatnak, hogy benne elsődleges, meghatározó szerepe van a társadalmi-gazdasági életnek. Az igényekhez és lehetőségekhez a közlekedésnek, hírközlésnek kell alkalmazkodnia. Az ágazat tevékenysége, fejlettségi szintje ugyanakkor e kapcsolatokon keresztül visszahat a fejlődési folyamat egészére. A népgazdaság és a közlekedés-hírközlés viszonya, kölcsönhatásokon alapuló kapcsolata két vonatkozásban, egyrészt statikusan, a jelenlegi helyzetben, másrészt dinamikusan, fejlődésében vizsgálható. Az ágazat távlati fejlesztését, illetőleg a fejlesztéssel szemben támasztott követelményeket alapvetően az elmúlt fejlődés során kialakult jelenlegi helyzet és a népgazdaság jövőbeni fejlődése határozza meg. Hosszú távon csak az ezekből adódó követelményeknek megfelelő, arányos fejlesztés biztosíthatja, hogy az ágazat eleget tehessen feladatainak, és ezzel elősegíthesse a kitűzött társadalompolitikai és gazdaságpolitikai célok megvalósítását.

Népgazdaságunk eddigi fejlődésére jellemző, hogy az infrastruktúra fejlesztése háttérbe szorult. Ezen belül a közlekedés-hírközlés fejlődése sem tartott lépést a növekvő követelményekkel. A népgazdaság és az ágazat fejlődése között kialakult ellentmondások feloldása az 1960-as évek elején rendkívüli intézkedéseket követelt, és szükségessé tette a fejlesztés meggyorsítását. Ezt követően számottevő eredményeket értünk el az alapvető közlekedési, hírközlési berendezések bővítése, korszerűsítése – a vasúti és közúti járműpark rekonstrukciója, a vasúti vontatás korszerűsítése stb. – és a szállítási munkamegosztás területén. A kialakult aránytalanságoknak, az ágazat belső feszültségeinek egy részét az utóbbi években sikerült feloldani. Az áruszállításban a jelentős anyagi ráfordítások, valamint a termelés szállításigényességének csökkenése következtében fokozatosan létrejött a szállítási szükséglet és kapacitás mennyiségi összhangja.

Az elért jelentős eredmények ellenére nem volt lehetőség a rendkívüli, lökésszerűen jelentkező szállítási feladatok zavartalan ellátásához szükséges kapacitástartalékok biztosítására, vannak területek – a fővárosi közlekedés, hírközlés, motorizáció kapcsolódó területei stb. –, ahol a mennyiségi fejlődés sem tartott lépést a követelményekkel. Nem javult kellő mértékben a közlekedési és hírközlési szolgáltatások minősége, kulturáltsága, hatékonysága. A társadalmi-gazdasági élet, a nemzetközi kapcsolatok stb. fejlődésével együtt járó változások ugyanakkor növelték az egyes területeken fennálló elmaradást, új feszültségeket is előidéztek:

– a városi és elővárosi tömegközlekedés – különösen a fővárosban – sem mennyiségileg, sem minőségileg nem felel meg a követelményeknek;

– politikai, kulturális jelentőségéhez viszonyítva (mind mennyiségi, mind minőségi vonatkozásban) elmarad a posta tömegkommunikációs hálózatának fejlődése;

– jelentős fejlődés ellenére sem tekinthető megfelelőnek a közlekedés szerkezete, a közlekedési ágak közti munkamegosztás, nem kielégítő mértékű a gépesítettség, alacsony az állóeszközök műszaki színvonala, magasak a fenntartási költségek;

– általában szűk keresztmetszetet képeznek a közlekedési és hírközlési hálózatok egyes szakaszai, a nagyobb közlekedési csomópontok, vasúti-közúti szintbeli kereszteződések;

– az ország motorizációs színvonala alacsony, a kapcsolódó területek fejlődése azonban még ennek a színvonalnak sem felel meg;

– telefonigényével ma már több mint 150 ezer család áll sorban stb.

Az ágazat hosszú távú fejlesztésének fő irányait és arányait, a jelenlegi helyzet mellett, nagymértékben determinálja a társadalmi-gazdasági élet, valamint a nemzetközi kapcsolatok fejlődése. A népgazdaság jövőbeni fejlődésének megítélésénél abból indultunk ki, hogy gazdaságunk kiegyensúlyozott nemzetközi helyzetben, szocialista jellegét még erőteljesebben kibontakoztató külső és belső politikai-társadalmi viszonyok mellett fejlődik. A távlati tervezőmunka eddigi eredményei alapján ismertek a tervidőszakra vonatkozó társadalmi alapkövetelmények és e követelmények által meghatározott főbb gazdaságpolitikai célkitűzések. A társadalmi alapkövetelmények és a gazdaságpolitikai célok között az ágazat fejlesztése szempontjából többek között meghatározónak tekintjük:

– a népgazdaság fejlődésének ütemét, a fogyasztás-felhalmozás arányát, az infrastruktúra fejlesztésének növekvő szerepét;

– a szállítási szükségleteket meghatározó népgazdasági ágak termelésének növekedését, szerkezetének változásait, a nemzetközi kapcsolatok bővülését;

– a területi fejlesztés főbb célkitűzéseit, az urbanizációs folyamat erősödését;

– az életszínvonal emelkedését, a fogyasztási szerkezet, az életmód és az életkörülmények változásait, a növekvő szabadidő szerepét, a szolgáltatások elmaradottságának felszámolására irányuló törekvéseket.

Általános, világméretekben is tapasztalható tendencia, hogy a korszerű és hatékony termelésszervezés újszerű, fokozott követelményeket támaszt a közlekedés-hírközlés munkájával, szolgáltatásaival szemben. A társadalmi termelés eredményességének javítása, a termelés teljes folyamatában a gazdasági körforgás gyorsítása megköveteli a magasabb színvonalú munkát, a termelés jobb kiszolgálását, a szállítási tevékenységnek a termelés folyamatába való beépülését, a gyors információáramlás biztosítását. Az életszínvonal növekedése következtében a lakosság is fokozott, több területen újszerű, minőség tekintetében lényegesen magasabb igénnyel lép fel a közlekedéssel, hírközléssel szemben. A vázolt követelmények alapján határozhatók meg az ágazat előtt álló feladatok és a fejlesztés fő irányai, arányai. A fejlesztés mértéke, a tervidőszak végére elérendő színvonal ugyanakkor több területen nagymértékben függ a fejlődés ütemétől, a népgazdaság teherbíró képességének várható alakulásától. Ezért a szállítás-hírközlés távlati fejlesztési koncepciójának kialakítása során több fejlesztési változat került kidolgozásra. Ezek a változatok alapvetően a fejlődés ütemében, a társadalmi-gazdasági igények kielégítésének mértékében, módjában és színvonalában különböznek egymástól.

A városi közlekedés hosszú távú fejlesztésében a koncepció két változattal számolt. A két változat a budapesti közlekedés – a gyorsközlekedés, főleg metróhálózat, felszíni tömegközlekedés és az egyéni közlekedés főbb útvonalai, a közúti csomópontok, a vasúti-közúti kereszteződések stb. – kiépítésének ütemében, mértékében különbözik egymástól. Az előirányzott beruházások értékkülönbözete közel 20 milliárd Ft. A fővárosi tömegközlekedésben meglévő feszültségek

mielőbbi feloldása, a városi közlekedés és a városi közúthálózat egészének – a motorizáció fejlődési ütemétől függetlenül – feltétlen szükségessé váló korszerűsítése érdekében, a számításba vett két változat közül mindenképpen a gyorsabb ütemű fejlesztést tartalmazó változat megvalósítását kell célul kitűzni.

A személygépkocsi-állomány nagyságát és a lakosság telefonellátottságát érintően, a várható fejlődés függvényében az alábbi szintek alakulhatnak ki:

1. táblázat

Megnevezés	1985-ben		
	1. változat	2. változat	3. változat
Személygépkocsi-állomány, millió db	1–1,2	1,4–1,6	1,8–2
Személygépkocsi-ellátottság, db/ezer lakos	95–105	125–145	160–180[1]
Távbeszélő-ellátottság, db/ezer lakos	14–15	18–20	23–24

A feltételezett változatok közül – mivel az 1. változat az életszínvonalra vonatkozó célkitűzéseinkkel, a 3. változat pedig a népgazdaság anyagi lehetőségeivel nem hozható összhangba – reális célkitűzésnek az igényekhez való közelítés és a megvalósíthatóság szempontjából egyaránt a 2. változat tekinthető.

Az előterjesztés a továbbiakban a fővárosi közlekedésben a gyorsabb ütemű, a motorizációra és a távbeszélő-ellátottságra vonatkozóan pedig a középső fejlesztési változatot mutatja be.

A közlekedés-hírközlés várható feladatai és a közlekedési munkamegosztás alakulása

Az ágazat feladatait és a munkamegosztás alakulását a társadalmi-gazdasági és a nemzetközi fejlődés várható tendenciájának részletes vizsgálata alapján prognosztizáltuk.

1. A közlekedés tevékenysége, feladatai

A személyszállítási, illetve utazási igények alakulására várhatóan jellemző lesz, hogy az életszínvonal emelkedésével, a szabadidő növekedésével és az automobilizmus térhódításával nagymértékben megnő a lakosság személyes célú, fogyasztás jellegű mozgásigénye. Különösen nagy fellendülés várható a bel- és külföldi turizmusban. Ugyanakkor a túlnyomórészt termeléssel összefüggő hivatásforgalom – a termelőerők térbeni elhelyezkedésének változásait és az urbanizációs folyamatot is figyelembe véve – lényegesen nem növekszik. A két fő utazási kategória fejlődési tendenciái alapján 15 év alatt az utazási igények 65–75%-os növekedésére lehet számítani. Az anyagi termelés bővülése és a szerkeze-

1 Magyarország népessége 1970-ben 10,3 millió, 1980-ban 10,7 millió fő volt. Ez az 1972-ben készült elemzés a népességszámot 1985-re 10,5-11,1 millió fő közöttinek prognosztizálta.

ti módosulása, valamint a belföldi és nemzetközi munkamegosztás szélesedése – mint alapvető meghatározó tényezők – az összes áruszállítási igény mintegy 70%-os növekedését valószínűsítik. A szállítási szükségletek jellemző vonása lesz egyrészt a rövidebb távolságú, másrészt a nemzetközi áruszállítások volumenének növekedése. A közúti és vasúti szállításoknál külön-külön az átlagos távolság jelentős növekedése várható. Ennek ellenére a várható arányeltolódás következtében – a szállítások összességét tekintve – az átlagos szállítási távolság csökken. A nemzeti jövedelemre vetített fajlagos személy- és áruszállítási igény alakulásánál 1985-ig mintegy 20%-os csökkenéssel számolunk.

2. *A közlekedési munkamegosztás tendenciái*

A szállítási tevékenység népgazdasági szintű hatékonysága fokozásának, a szolgáltatások színvonala emelésének döntő eszköze lesz a hosszú távú tervidőszakban is a közlekedési munkamegosztás arányainak további javítása. A munkamegosztás fejlesztésének – a közlekedéspolitikai koncepcióban megjelölt – alapelve szerint az egyes szállítási feladatokat annak a közlekedési ágnak kell ellátnia, amely a differenciált igényekből eredő követelményeket – az adott feltételek között – magas színvonalon, társadalmi szinten a leghatékonyabban képes kielégíteni. A fentiekből következően a forgalommegoszlás célszerű arányait alapvetően a szállítási igények természete, minősége határozza meg. Céltudatos fejlesztési és tarifapolitika érvényesítése révén az egyes ágazatok teljesítményi arányai – a nemzetközi tendenciákkal egyezően – előreláthatóan következőképpen módosulnak. A személyközlekedésben az egyéni közlekedési eszközökön lebonyolódó forgalom – a jelenleg egyharmadot kitevő hányaddal szemben – megközelítőleg 60%-os részarányt fog elérni. Ennek megfelelően a távolsági forgalomban várható, hogy a vasút részaránya 44%-ról 23%-ra, a távolsági autóbuszok forgalma pedig 21%-ról 14%-ra csökken. A főváros és az öt vidéki nagyváros tömegközlekedési eszközeinek az összes helyi utazási teljesítményből való részesedése a tervidőszak végén még mintegy 60%-ot tehet ki. Ezen arányváltozások természetesen nem jelentik azt, hogy a városi, az elővárosi, valamint az üdülő- és kirándulókörzeteket és a nagy településeket összekötő – távolsági – tömegközlekedés szerepe, illetve feladatai is csökkennének. A tömegközlekedési igények kielégítésének – politikai, társadalmi-gazdasági súlyuk és jelentőségük miatt – feltétlen elsőbbséget kell biztosítanunk. Az áruszállítási munkamegosztásban a szállítási igények összetételének változása, valamint a szállítási tevékenységnek a termelő és forgalmi szférákba történő szorosabb beépülése a vasúti és közúti közlekedés közötti szállítási teljesítményarányok további módosulásához vezet. A tervidőszak végére az összes teljesítményből a vasúti közlekedés részaránya 67%-ról 43%-ra csökken, a közúti közlekedés részesedése pedig 20%-ról 31%-ra növekszik. Meg kell említeni, hogy bár a forgalommegoszlás arányai szempontjából nem számottevő, de a szállítási feladatok hatékonyabb ellátásának érdekében nagy jelentőségű a gyenge igénybevételű vasútvonalak forgalmának közútra terelése. A közlekedési munkamegosztás változásait tekintve jelentős még a csővezetékes és a tengeri szállítás aránynövekedése is.

[...]

A közlekedés-hírközlés hosszú távú fejlesztésének fő irányai

1. *A fejlesztés általános irányelvei*

A közlekedés-hírközlés hosszú távú fejlesztésének fő irányait az ágazat helyzete, a társadalmi-gazdasági helyzet és a nemzetközi fejlődés által támasztott követelmények, a személy- és áruszállítással, valamint a hírközléssel kapcsolatos feladatok ellátása határozza meg. Ennek megfelelően bővíteni és korszerűsíteni kell a szállítási-hírközlési folyamatok egész rendszerét. Ez egyfelől hatékonyabb közgazdasági, műszaki és üzemszervezési módszerek széles körű alkalmazását, a korszerű eszközök tömeges üzembe állítását, másfelől az ágazatban dolgozók szakmai felkészültségének jelentős növelését, a szociális körülmények javítását teszi szükségessé. A szállítási-hírközlés feladatok mennyiségi ellátása mellett mind meghatározóbbá válnak a minőségi követelmények, a szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése. A fejlesztési koncepció kiemelten számol tehát – a szükséges kapacitástartalékok mellett – a biztonság, a gyorsaság, a gyakoriság, valamint a rendszeresség és hatékonyság jelentős fokozásával.

Az ágazat fejlesztésében szerepet kapnak olyan követelmények is, amelyek nem a társadalmi-gazdasági fejlődésünkből erednek. Így a közlekedési és hírközlési rendszerek bővítésénél messzemenően figyelembe kell venni a honvédelem szempontjait. Az európai közlekedési és hírközlési rendszerhez való tartozásunkból pedig olyan elkerülhetetlen fejlesztések is adódnak, amelyek nem elsősorban a hazai igényekhez és lehetőségekhez igazodnak. Mindezt figyelembe véve a közlekedési és hírközlési rendszerek korszerűsítésének és bővítésének fontos feltétele a hálózat megfelelő fejlesztése. Mivel a forgalom a meglévő vasúti, közúti, illetve hírközlési alaphálózat irányaiban nő, új irányok kiépítésére nincs szükség, a fejlesztést a jelenlegi fővonalak átbocsátóképességének bővítésére, a csomópontok és kapcsolódások korszerűsítésére, a szintbeni kereszteződések megszüntetésére kell koncentrálni. A forgalom zavartalanságát, illetve a munkatermelékenység és a hatékonyság jelentős javulását szolgálja a fejlesztés során a nagy befogadóképességű, nagy teherbírású és sebességű járművek üzembe állítása, a forgalomirányítási folyamatok részleges vagy teljes automatizálása, a rakodási tevékenység és a közlekedési-hírközlési hálózatok építésének gépesítése, továbbá a korszerű szállítási módok – elsősorban a konténeres szállítás – széles körű alkalmazása. Azokon a területeken – pl. utaskiszolgálás, postaforgalom stb. –, ahol az élőmunka a korszerű eszközökkel is csak korlátozottan helyettesíthető, a hatékonyság emelését elsősorban a tevékenységek jobb koncentrációjával, racionálisabb szervezésével lehet biztosítani.

2. *A fejlesztés stratégiája*

A közlekedés és hírközlés a népgazdaság egészének fejlődésén belül – infrastrukturális jellegének megfelelően – fokozott fejlesztést igényel. A felhasználható erőforrások mértéke mellett – különösen a hosszú idő alatt megvalósuló, speciális kivitelezőkapacitást igénylő vonalas létesítmények építésénél – elsőrendűen fontos a fejlesztések kiegyensúlyozottságának, egyenletes ütemének biztosítása. Szá-

molnunk kell azzal, hogy a népgazdaság fejlesztése nem teszi majd lehetővé az ágazat valamennyi igénynek megfelelő, teljes körű fejlesztését, minden várható feszültség feloldását. Ezért a fejlesztés stratégiája az alapvető fejlesztési célok – társadalmi, politikai és gazdasági jelentőség szerinti – rangsorolását, fontossági sorrendjét is tartalmazza. A fejlesztési célok egy részét minden körülmények között elérendőnek tekintjük, más részét – rugalmasabb jellegénél fogva – csak a lehetőségeink függvényében valósíthatjuk meg.

a) Elsődleges fejlesztési súlypontok
Társadalompolitikai jelentősége miatt fel kell oldani a tömegközlekedés – ezen belül elsősorban a fővárosi és elővárosi tömegközlekedés – feszültségeit. Ehhez Budapesten különpályás gyorsvasúti rendszer (metróhálózat és csatlakozó felszíni gyorsvasutak), nagy átbocsátóképességű csomópontok, korszerű úthálózat építése szükséges. [...] Fejleszteni kell a népgazdaság fejlődéséhez nélkülözhetetlen áruszállítást. Ezt figyelembe véve kerül sor mindenekelőtt a vasúti közlekedés – az egyik alapvető közlekedési ág – további korszerűsítésére. Gondoskodni kell arról, hogy az ágazatban megvalósuló fejlesztések tegyék lehetővé a közlekedés-hírközlés biztonságának növelését, szolgáltatási színvonalának, kulturáltságának emelését, továbbá a hatékonyság fokozását.

b) Egyéb, másodlagos fejlesztési súlypontok
Nagy jelentőségűek, de nem tartoznak a minden körülmények között megvalósítandó fejlesztési célok közé a motorizációval és a távbeszélő-ellátottsággal kapcsolatos előirányzatok. Az életszínvonal emelkedésével együtt növekvő személygépkocsi-állomány üzemeltetési feltételeinek (autóutak, szervizek, autó- és autóalkatrész-kereskedelmi hálózat, üzemanyagtöltő állomások, parkolóhelyek stb.) arányos bővítésére és a lakosság telefonnal történő jobb ellátására csak a népgazdasági erőforrások bővülésének függvényében kerülhet sor.

A fejlesztés stratégiájához tartozik, hogy a hatékony közlekedési és hírközlési rendszerek megvalósítására irányuló fejlesztések eredményességét az ágazatban kialakítandó helyes értékviszonyokkal is alá kell támasztani. Az indokolt folyó és egyszeri ráfordítások alapján fel kell tárni a közlekedési és hírközlési szolgáltatások reális társadalmi értékét. Ennek ismeretében társadalompolitikai megfontolások alapján lehet dönteni arról, hogy mely szolgáltatásokat kell az igénybevevőknek megfizetniük, és mely szolgáltatásokhoz szükséges állami hozzájárulást biztosítani. Az előzetes vizsgálatok szerint indokoltnak ítélhető több szolgáltatásnál az értékarányokhoz jobban közelítő tarifa bevezetése, illetve egyes fejlesztések ráfordításainak részben az igénybevevőkre történő áthárítása (autópálya-használati díj, távbeszélő-felszerelés költségeihez hozzájárulás). Az ilyen bevételekkel kiegészíthetők lennének az érintett fejlesztési célokra fordítandó népgazdasági erőforrások.

A közlekedés-hírközlés hosszú távú fejlesztésének célkitűzései

A közlekedés és hírközlés eszközeinek műszaki fejlesztésénél olyan újszerű technikai megoldások alkalmazásának lehetőségei bontakoznak ki, mint pl. a lineáris motor meghajtású, nagy sebességű járművek, az energiacellás gépkocsik, az integrált áramkörök, a kép-távbeszélők stb. Az anyagi-műszaki lehetőségeket figyelembe véve hazánkban még nem teremtődnek meg a feltételek a tervidőszak folyamán a fenti eszközök számottevő mértékű elterjedéséhez, a közlekedés és a hírközlés új technikájú rendszereinek üzemszerű bevezetéséhez. Anyagi erőforrásaink alapján csak a meglévő műszaki bázisunk kiszélesítését, korszerűsítését tűzhetjük ki célul. Ennek keretében azonban a legfejlettebb, üzemszerű alkalmazásra érett technikai megoldásokra – korszerű vasúti-közúti eszközök, pályaszerkezetek, energiafelhasználási módok alkalmazására, az elektronika nagyarányú elterjesztésére stb. – kell törekedni.

A közlekedés és hírközlés nemzetközi – a környező országokkal összefonódó – tevékenységéből fakadó műszaki egység szükségessége kényszerítő követelményeket támaszt a korszerűbb technikai megoldások alkalmazására a hálózatok műszaki jellemzőinek, viszonylatainak és csatlakozó pontjainak, a járművek paramétereinek kialakításánál. Az ilyen jellegű fejlesztési célkitűzések közül kiemelhető a vasúti önműködő kapcsolókészülékek alkalmazása, a konténeres szállítás bevezetése, a mikrohullámú hírközlő láncok kiépítése stb. A várható technikai fejlődés perspektívái alapján az ágazat műszaki fejlesztésének céljai és fő területei elsősorban

– az utazási és árutovábbítási sebességek növelése érdekében a fajlagos motorteljesítmények növelése, a járművek „futásjóság"-ának fokozása, a járműépítéseknél nagyobb szilárdságú anyagok felhasználása;

– a fajlagos energiafelhasználás csökkentését eredményezi a vasúti közlekedésben a villamos és dízelvontatás kizárólagos alkalmazása, ezen belül a járművek konstrukciós fejlesztése (tirisztoros egyenirányítás, korszerűbb forgóvázak stb.);

– a közlekedési pályák sebességi és terhelhetőségi jellemzőinek javítása korszerű útburkolatok, nagyobb folyómétersúlyú sínek, vasbetonaljak stb. kiterjedtebb alkalmazásával;

– a közlekedés biztonságának fokozása érdekében a korszerű forgalomirányító és biztosítóberendezések (önműködő vonatbefolyásoló berendezések, automatikus közúti forgalomszabályozó eszközök, repülésirányító berendezések stb.) mind szélesebb körű alkalmazása;

– a szállítási munka hatékonyságának növelését szolgálja, a konténeres szállítás termelékenységének növelését teszi lehetővé az üzemi folyamatok automatizálása, továbbá az ügyvitel gépesítése, a közlekedés építési és fenntartási munkáinak ellátásához speciális gépek kifejlesztése;

[...]

A feladatok és a fejlesztési irányelvek alapján az egyes közlekedési ágak és a hírközlés főbb fejlesztési célkitűzései a következők:

Városi közlekedés
1985-re az urbanizációs folyamat eredményeként az ország lakosságának mintegy 60%-a városlakó lesz. Ez a körülmény, valamint a motorizáció térhódításából eredő növekvő helyi forgalom lebonyolítása a városi tömegközlekedés és úthálózat kiemelt fejlesztését követeli meg. A fővárosban, ahol a forgalom várhatóan mintegy háromszorosára növekszik, a legdöntőbb feladat egy nagy kapacitású, gyorsközlekedési hálózatra épülő, egységes tömegközlekedési rendszer létrehozása. Ennek keretében az egyéni tömegközlekedés térbeni szétválasztása, a szűk keresztmetszetet képező útfelületek tehermentesítése mindent megelőzően szükségessé teszi a földalatti gyorsvasút fokozott ütemű kiépítését. A tervidőszak folyamán meg kell építeni a városközpontot a külső kerületekkel, egyes elővárosokkal, illetve a távolsági forgalom csatlakozópontjaival összekötő gyorsvasúti hálózat sugárirányú vonalait: a kelet–nyugati és a meghosszabbított észak–déli földalatti-vonalakat, a burkolat alatti Thököly úti és dél-budai, valamint a nagyrészt felszíni vezetésű két dél-pesti vonalszakaszt. Budapest városszerkezetének fejlődése, valamint a városközpont tehermentesítése indokolttá teszi egy körirányú, külön pályás gyorsforgalmú összeköttetés, a Hungária körúti gyorsvillamosvonal kiépítését is. A gyorsközlekedési hálózat egyéb vonalain gyorsautóbuszok közlekedésének feltételeit kell megteremteni, a gyorsvasúthoz megfelelő csatlakozások kialakításával. A gyorsközlekedési rendszerhez a megmaradó villamos- és autóbuszvonalak ráhordó és elosztó funkcióval kapcsolódnak. A fővárosi tömegközlekedés szállítókapacitásának bővítését a zsúfoltság csökkentése érdekében nagyobb befogadóképességű és sebességű járművek arányának növelésével irányozza elő a koncepció. A járművek fejlesztésénél fontos szempont a motorok teljesítményének növelése, az utastér célszerű kialakítása, valamint a levegőszennyeződés és zajszint csökkentése. A járműpark korszerűsítésével és bővítésével kapcsolatos feladatok nagyságrendjét jellemzi – az autóbuszok beszerzésén túlmenően – a mintegy 350 db gyorsvasúti motorkocsi, 100 db elővárosi és közel 300 db közúti villamosvasúti szerelvény beszerzésének igénye. A tömegközlekedési hálózat tervezett fejlesztésének, valamint a személygépkocsik és a közúti áruszállító járművek várható főforgalmi irányainak megfelelően kell kiépíteni a forgalom zömét lebonyolító főúthálózatot, a forgalmi csomópontokat, kétszintűvé kell kialakítani a nagy forgalmú közúti–vasúti kereszteződéseket és a fontosabb gyalogátkelőhelyeket. Kiemelten fontos célkitűzés az észak–déli és kelet–nyugati irányú két főforgalmi útvonal, továbbá az országos főutak bevezető szakaszait egybekapcsoló magas vezetésű körirányú pálya, az új déli Duna-híddal és az Árpád híd szélesítésével együtt történő kiépítése. A forgalom növekedése emellett a meglévő úthálózaton szükségessé teszi a korszerű útburkolatok arányának növelését, a főutak szélesítését, a kiépítetlen utak nagy részének burkolattal való ellátását. A forgalomáramlás biztonságosabbá, gyorsabbá tétele szükségessé teszi a forgalomszabályozás jelentős korszerűsítését. E területen is fel kell használni a kibernetikai eszközök nyújtotta lehetőségeket. Legalább háromszorosára kell növelni a jelzőlámpával ellátott kereszteződések számát. A személygépkocsik számának várható növekedésével kapcsolatos fejlesztési célkitűzések között igen nagy feladatot jelent a parkírozás és az üzemeltetés egyéb feltételeinek (üzemanyagtöltő hálózat stb.) lehetőség szerinti megteremtése is.

Volumenében ugyan kisebb, de jelentőségében hasonló a tömegközlekedési eszközök javító és fenntartó bázisainak további fejlesztése. A főváros személy- és áruszállítási feltételeinek javítása szükségessé teszi a tervidőszak során a városközpontban elhelyezkedő raktárak mielőbbi felszámolását, a lakosság ellátását szolgáló üzlethálózat éjszakai árufeltöltésének rendszeresítését. Elsősorban a főváros közlekedési problémáihoz kapcsolódik a város környéki, városi agglomeráción belüli közlekedési lehetőségek megjavítása. E területen az autóbusz-hálózat fokozatos kiterjesztése mellett, alapvetően a meglévő – vasúti és helyi érdekű vasúti – közlekedési létesítmények korszerűsítése, bővítése válik szükségessé. A fejlesztések során koncentrálni kell a fővárosi gyorsvasúti hálózattal való csatlakozási pontok célszerű kialakítására.

A vidéki városokban az új lakó- és ipartelepekhez, a városszerkezet változásaihoz alkalmazkodva a koncepció egységes tömegközlekedési hálózat kialakítását irányozza elő. Az egyes üzemágak közül általában az autóbusz-közlekedést célszerű fejleszteni, amely a vidéki városok tömegforgalmának fő hordozója. A vidéki városok és a nagyobb települések belterületi úthálózata kismértékű növekedése mellett a szilárd burkolattal való kiépítés arányát a jelenlegi 20%-ról legalább 40%-ra, az utak átlagos kiépítési szélességét pedig 3,7 m-ről 6,4 m-re indokolt növelni. Számottevő feladatként jelentkezik az országos úthálózat városi átkelési, illetve megkerülő szakaszaival való szerves kapcsolat biztosítása, a forgalmasabb csomópontok, szintbeni kereszteződések korszerűsítése.

Vasúti közlekedés
A vasút, közlekedéstechnikai sajátosságaiból, nagymértékű automatizálhatóságából következően, az időben és térben koncentrált utas- és áruszállítási feladatok ellátásának nagy távlatokban is a leghatékonyabb eszköze marad. Így feladatai – az elővárosi, a távolsági és a nemzetközi (export-, import-, tranzit-) forgalomban egyaránt – mindinkább a nagy tömegű személy- és áruszállítások lebonyolítása felé tolódnak el, megtartva közlekedési rendszerünkben betöltött alapvető fontosságú szerepét. A tervidőszak végén személyszállítási teljesítményei – kismértékű csökkenés mellett – 13-14 milliárd utaskilométer körül várhatók. Áruszállítási feladatai – lassú növekedéssel – 20-23 milliárd tonnakilométert érhetnek el. A feladatok ellátása érdekében meg kell teremteni a vasút rugalmas, népgazdaságilag hatékony szervezeti és műszakieszköz-feltételeit. Ez a követelmény a vasúti üzem nagymértékű, korszerűsítést eredményező rekonstrukciójával elégíthető ki. A vasúti pálya fejlesztése során – a főbb forgalmi áramlatoknak megfelelően – a mintegy 3000 km hosszú törzshálózatot, a hálózat gerincét – húsz tonna feletti tengelynyomás mellett – 120-140 km/óra, illetve egyes nemzetközi vonalakon legalább 160 km/óra sebességű vonatok biztonságos közlekedtetésére indokolt alkalmassá tenni. A hálózat egyéb vonalain – mintegy kétezer km gyenge forgalmú vonal célszerű megszüntetése mellett – oly mértékben kívánatos fejleszteni, hogy a korszerű járművek teljes mértékű kihasználása, az összhálózat legalább 80%-án, így a forgalom mintegy 95%-ban, biztosítható legyen. Mindezek érdekében a hálózat egészén mintegy 3000 km vonal részbeni átépítéssel járó felújítását, korszerűsítését szükséges elvégezni. A személyforgalom biztonságának javítása érdekében a nagy forgalmú állomásokon szigetperonok, aluljárók építésére ke-

rült sor, továbbá elsősorban Budapesten a központi pályaudvarok és peremkerületi állomások arányos fejlesztésével törekedni kell – a városi közlekedésfejlesztési tervekkel összhangban – a távolsági és elővárosi forgalom célszerű elkülönítésére. Az áruforgalom koncentrálása érdekében országosan mintegy 60-70 körzeti állomás kerül kialakításra. A rendező pályaudvarok korszerűsítése, teljesítőképességük növelése érdekében elsősorban az automatizálás fokozását kell célul kitűzni. A vasút rekonstrukciójában, termelékenységének növelésében kiemelkedő szerepe van az üzemi folyamatok biztonságot fokozó gépesítésének, automatizálásának. A törzshálózat legalább 80%-án és valamennyi állomásán nagy teljesítőképességű, önműködő biztosítóberendezés létesítését irányozza elő a koncepció. Gondoskodni kell az igényeknek megfelelő hírközlő és adatátviteli hálózatok kialakításáról is. A járműpark fejlesztése terén alapvető célkitűzés, hogy a tervidőszak első felében a gőzmozdonyokat korszerű villamos és dízelüzemű vontatójárművek váltsák fel. A törzshálózat legnagyobb forgalmú része – mintegy 1100 km hosszban – villamosított lesz. A villamos és dízelüzemű vontatás megközelítően fele-fele arányt ér el, a tolatási munkát teljes egészében dízelmozdonyok végzik. A vontatójármű-állomány korszerűsítése során 4-5 ezer LE teljesítményű mozdonyok mellett – a sebesség és a vonatgyakoriság további növelése érdekében – a tervidőszak végén várhatóan már lehetőség nyílik gázturbinás motorvonatok alkalmazására is. A vasúti személy- és teherkocsipark rekonstrukciója a tervidőszak első felében befejeződik. Az állomány számottevő bővítése nélkül, a személyszállításban mintegy 20%-kal csökken a zsúfoltság, a teherkocsipark raksúlykapacitása megközelítően 15%-kal növekszik, összetétele is változik az igények módosulásának megfelelően. A tervidőszak második felében nagy anyagi áldozattal járó (mintegy 10 milliárd Ft-ot igénylő) fejlesztést kíván – az európai vasutak közös elhatározása alapján – a járművek önműködő kapcsolókészülékkel való felszerelése. A járművek fejlesztési szükségleteit szemlélteti, hogy a tervidőszak folyamán mintegy hatszáz db vonali, kétszáz darab tolatómozdony, 50-60 db motorvonat, továbbá 2500 db személy- és 30-33 ezer teherkocsi beszerzésével számolhatunk. A vasúti közlekedésben felhasználásra kerülő újabb és egyre nagyobb értékű állóeszközök üzemeltetése növekvő feladatokat ró a kiszolgálótevékenységekre. Ezek közül kiemelkedik a járműjavító és -fenntartó üzemek rekonstrukciójának, valamint a pályaépítés és -fenntartás magasabb fokú gépesítésének szükségessége. Ugyancsak jelentős fejlesztési feladatok állnak előttünk a szociális létesítmények fennálló hiányosságainak pótlása terén.

Közúti közlekedés

A közúti közlekedés fejlesztését a gyorsuló ütemben fejlődő motorizációs folyamat szabja meg, amelyen belül a legdinamikusabb tényező a magángépkocsik számának emelkedése. Az életszínvonal és a szabadidő növekedésével, a bel- és külföldi turizmus fejlődésével összhangban, a differenciált, magas színvonalú utazások iránti társadalmi méretű igények növekedése miatt, az egyéni utazások volumene közel megháromszorozódik, és helyközi viszonylatban a forgalom elérheti a 34-37 milliárd utaskilométert. Az autóbuszok helyközi szállítási teljesítményei kismértékben – mintegy 20%-kal – nőnek, 8-9 milliárd utaskilométert érhetnek el. Az áruszállításban a közúti közlekedésnek elsősorban a kis és közepes

távolságú szállításokat, valamint a továbbítási időre és többszöri átrakásra érzékeny áruk elszállítását kell biztosítania. Gazdasági fejlődésünk intenzívebbé válásával az ilyen jellegű szállítási feladatok mind nagyobb tömegben jelentkeznek. Ezért a közúti áruszállítási teljesítmények várhatóan nagymértékben, 1985-ig 2,5-3-szorosára, 14-17 milliárd tonnakilométerre nőnek. A közútigépjármű-állományon belül a személygépkocsik száma közel hétszeresére, az autóbusz-állomány pedig mintegy 45%-kal növekszik. A tehergépkocsipark nagysága a tervidőszak végén a jelenleginek megközelítően a háromszorosa lesz. Ebből következően – figyelembe véve a szükséges selejtezéseket is – tizenöt év alatt 1,8 millió db személygépkocsi, 16-18 ezer db autóbusz és mintegy 340-370 ezer db tehergépkocsi beszerzésével számolhatunk. A gépjárműforgalom – beleértve az évi mintegy 2-2,5 millió db külföldi személygépkocsi, 30-35 ezer db autóbusz és 100-120 ezer db tehergépkocsi belépéséből eredő nemzetközi forgalmat is – az országos közúthálózat igénybevételét a jelenleginek mintegy 3,5-szeresére növeli. Ezen belül a főúthálózat forgalma 4,5-szeresére, míg az alsóbbrendű úthálózaté háromszorosra fokozódik. A jelentős forgalomnövekedés következtében a közúti közlekedés biztonságának hathatós növelése, a forgalomlebonyolítás zavartalanságának biztosítása az országos közúthálózat nagyarányú, komplex fejlesztését követeli meg. A tervidőszak végén a több mint hétezer km-t kitevő főúthálózaton belül összesen mintegy 610 km autópálya és további kb. 600 km autóút lesz, elsősorban a nemzetközi összeköttetések, a nagyvárosok és a belföldi üdülőközpontok irányaiban. Ezenkívül kb. ötezer km hosszban válik szükségessé a meglévő főútvonalak korszerűsítése. Az alsóbbrendű úthálózat fejlesztése keretében fő feladat mintegy 12 ezer km hosszban az utak korszerűsítése, a bekötőút-építési program 1975-ig történő befejezése és mintegy 800 km összekötő út építése. Különös gondot kell fordítani az országos úthálózat és valamennyi település – elsősorban Budapest és a nagyobb vidéki városok – belső úthálózatának megfelelő kapcsolódásaira. A forgalombiztonság és gazdaságosság növelése előtérbe helyezi mintegy 70-80 vasúti-közúti kereszteződés külön szintű kialakítását, a fénysorompók tömeges alkalmazását, valamint a közúthálózat egészének pormentes burkolattal való ellátását. A közúthálózat fejlesztéséhez tartozóan a Dunán, a Tiszán és más folyókon mintegy 8-10 közúti híd megépítése, illetve átépítése indokolt. A fejlesztési koncepció nagy figyelmet szentel a motorizáció egyéb kapcsolódó területeinek helyzetére, a fejlesztésével szemben támasztott követelményekre. Célul tűzi ki, hogy a tervidőszak végén minden 10-15 ezer lakosszámon felüli település korszerű szervizállomással rendelkezzék. Jelentősnek minősíthető továbbá az autó- és alkatrész-kereskedelmi hálózat, valamint az üzemanyag-ellátó hálózat fejlesztése is.

Vízi közlekedés

A folyami-tengeri hajózásunkat – az európai, illetve az hazai víziút-hálózatnak a tervidőszakban várható bővülésével összhangban – elsősorban a toló- és önjáróhajózás irányában szükséges fejleszteni. A várható szállítási szükségletek mintegy 70-80%-kal növekednek a 15 év alatt. A tengeri áruszállítások lebonyolítását a többi szocialista ország vállalataival együttműködve célszerű végezni. Saját hajóparkunkat mintegy 4-5 milliárd tonnakilométer teljesítmény elvégzésére, azaz a jelenlegi teljesítmények közel négyszeresére indokolt fejleszteni.

Légi közlekedés
A ferihegyi nemzetközi légikikötőt a nemzetközi előírásoknak, a forgalombiztonság és a kulturált utazás követelményeinek megfelelően korszerűsíteni és bővíteni kell. Ezen belül kerülhet sor az új felvételi épület, a második leszállópálya építésére, az irányító- és a repülőtéri leszállítóberendezések korszerűsítésére. A légi forgalom növekedésével a repülőtér és a városközpont közötti gyorsforgalmú kapcsolat megteremtése mind szükségesebbé válik. A magyar légi közlekedés teljesítményei várhatóan megnégyszereződnek, és elérik az évi kétmilliárd utaskilométer forgalmat. A géppark 1985-ben mintegy 14-16 db közepes hatósugarú repülőgépből fog állni. Az interkontinentális légi közlekedés megszervezésével – egyetlen lehetséges alternatívaként – csak a KGST-együttműködés keretén belül lehet számolni.

[...]

A fejlesztési célkitűzések megvalósításának feltételei

Az előirányzott fejlődés feltételeinek megteremtése, a szállítási és hírközlési szükségletek kielégítése, a szolgáltatások színvonalának emelése, valamint a fejlesztési célkitűzések megvalósítása jelentős élő- és holtmunka-ráfordítást igényel. Az ágazat (a közhasználatú közlekedés és a hírközlés) munkaerőigényének viszonylag kedvező alakulását jelzi, hogy az elkövetkező tizenöt év alatt a felhasznált munkaidőalap várhatóan mintegy 5%-kal csökken. Ugyanakkor a szállítási feladatok a személyszállításban átlagosan 10%-kal, az áruszállításban pedig kb. 40%-kal nőnek. [...] Az egyes népgazdasági ágak közül jelenleg a közlekedésben a leghosszabb a tényleges munkaidő. Annak érdekében, hogy a munkaerőgondok ne súlyosbodjanak, feltétlenül szükséges, hogy a jövőben a közlekedési dolgozók foglalkoztatási ideje a népgazdasági átlaghoz közelítsen. Ezért a közlekedési és hírközlési dolgozók munkaidejének a jelenlegi átlagos szintre való csökkentése 1985-ig – az összes munkaidő-felhasználás csökkenő tendenciája mellett is – mintegy 25-30 ezer fős létszámnövekedést tesz szükségessé. További jelentős (40-50 ezer fő) létszámkonzekvenciával jár majd a hosszú távú tervidőszakra célul kitűzött általános – heti 40-42,5 órára történő – munkaidő-csökkentés megvalósítása.

Az egyes közlekedési ágak termelékenységi mutatóját vizsgálva, azok nagyságrendje között lényeges eltérés mutatkozik. Míg a közlekedés egészénél jelenleg közel 50 képzett tonnakilométer (0,2 utaskilométer + árutonna-kilométer) jut egy munkaórára, a vasúti közlekedésben ez az érték meghaladja a 65-öt, a közúti közlekedésben pedig alig éri el a húszat. A közúti közlekedés fajlagos munkaráfordítás-igénye tehát a vasúténak több mint háromszorosa. Ez az arány lényegesen a jövőben sem változik, mert a termelékenységi szint szorosan összefügg a vasút és a gépjármű-közlekedés eltérő sajátosságaival, feladataik különbözőségével. Az elkövetkező tizenöt évben az egy ledolgozott órára jutó hasznos teljesítmény a közlekedésben átlagosan – beleszámítva a városi tömegközlekedés termelékenységének szerényebb mértékű emelkedését is – mintegy 40%-kal, a hírközlésben pedig több mint kétszeresére fog növekedni. A közlekedésen belül a vasúti közlekedés termelékenysége közel 50%-kal, a gépjármű-közlekedés termelékenysége várhatóan 60-65%-kal fog emelkedni. E növekedések alapján a közlekedés termelékenységének átlagos színvonala – ha nem változnának a munkamegosztás arányai – kb. 55-60%-kal emelkedne. Az alacsonyabb termelékenységű közúti közlekedés szerepének fokozódása azonban a munkatermelékenység – változatlan arányok melletti – növekményét mintegy 10%-kal csökkenti. A közlekedés-hírközlés ágazat fejlesztési célkitűzései 1985-ig összesen (1968. évi áron számítva) mintegy 275-290 milliárd Ft értékű beruházással valósíthatók meg. Az összes beruházási ráfordításból közel 60 milliárd Ft jut a 4. ötéves, 85-90 milliárd Ft az 5. ötéves és mintegy 130-140 milliárd Ft a 6. ötéves tervidőszakra. A 275-290 milliárd Ft összegű beruházásból a városi közlekedés beruházásai 73-77 milliárdot, a hírközlés fejlesztési ráfordításai 37-40 milliárd Ft-ot tesznek ki. A vasúti közlekedés számításba vett beruházási előirányzata 100 milliárd Ft körül helyezkedik el, míg a közúti közlekedés összes beruházásainak volumene (a közhasználatú gépjármű-közlekedés és az országos közúthálózat beruházásai együtt) 55-60 milliárd Ft. A közúti közlekedést kiszolgáló, kapcsolódó területek – a gépkocsi-karbantartó és -javító hálózat, az üzemanyag-ellátó hálózat, az autó- és autóalkatrész-kereskedelem – fejlesztése összesen mintegy 18-20 milliárd Ft beruházást teszi szükségessé. Továbbá a más népgazdasági ágakhoz tartozó vállalatok, szövetkezetek és különböző intézmények saját gépkocsiparkjának fejlesztése is jelentős beruházást igényel. Az eddig tárgyalt beruházási ráfordításokon felül gondoskodni kell az országos és helyi (városi) közúthálózat fenntartásáról és korszerűsítéséről. Az állagmegóvást célzó karbantartási munkák, valamint a korszerűsítéssel egybekötött közútfelújítások költségigénye – amely a jelenlegi gyakorlat szerint az állami költségvetést terheli – összesen mintegy 120-125 milliárd Ft.

A közlekedés-hírközlés hosszú távú fejlesztésének összefoglaló jellemzése és a tervezőmunka további feladatai

Az ágazat fejlesztése szempontjából meghatározó, hogy a népgazdaság távlati fejlesztési irányelvei között kiemelt helyet foglal el az infrastruktúra gyorsabb ütemű fejlesztése. A koncepcióban megfogalmazott fejlesztési célkitűzések eredményeként az 1980-as évek második felére olyan szállítási-hírközlési rendszer alakul ki, amely a meglévő alaphálózatokra épül, egészét tekintve azonban lényegesen korszerűbb és hatékonyabb lesz a mainál. A társadalmi-gazdasági fejlettségünk várható színvonalával összhangban, általában képes lesz a sokoldalú összekötő, közvetítő szerep betöltésére, a nemzetközi kapcsolatok biztosítására. A differenciált utazási, áruszállítási és hírközlési igényeket a jelenleginél magasabb színvonalon fogja kielégíteni. De ez az igénykielégítés nem minden területen lesz maradéktalan és megfelelő minőségű. A fejlesztés lehetséges alternatívái közül kiemelt elsődleges fejlesztési célkitűzések megvalósítása a leglényegesebb pontokon biztosítani fogja a népgazdaság és az ágazat arányos fejlődését, az ágazaton belüli szűk keresztmetszetek feloldását. A fejlesztés fő irányai és arányai nagyobb távlatokra is előremutatóak, az ágazat várható fejlettségi szintje megfelelő alapot biztosít az 1980-as éveket követő további fejlődéshez. A hosszú távú tervidőszak végén várható helyzetet értékelve ugyanakkor megállapítható, hogy

lesznek területek, amelyek fejlettségi szintje nem felel meg az akkori társadalmi-gazdasági követelményeknek. Ilyen lesz többek között a személygépkocsi- és távbeszélő-ellátottság várható szintje. A közlekedés és hírközlés hosszú távú fejlesztésének koncepciója a fejlődés fő irányait, arányait vázolja fel. Mivel a népgazdaság fejlődésére, az ágazat fejlesztési lehetőségeinek növekedési ütemére vonatkozó ismereteink egy része még nem kellően alátámasztott, a távlati fejlesztés célkitűzései nem rögzíthetők a tervidőszak utolsó évéhez. Már az eddigi tapasztalatok alapján is – különösen a 4. ötéves terv várható alacsonyabb teljesítése és ennek tovagyűrűző hatása miatt – számolni kell azzal, hogy a fejlesztési erőforrások alakulásától függően egyes fejlesztési célkitűzések megvalósulása 15 évnél hosszabb időt fog igényelni. Az ágazat fejlesztési stratégiájából következően a rugalmasabban kezelhető fejlesztési célkitűzések (pl. a személygépkocsi- és telefonellátottság, a hajózás és a légi közlekedés fejlesztése) teljesítésének időbeni elhúzódása nem korlátozza majd a társadalmi-gazdasági fejlődést. Mindezek alapján a közlekedés és hírközlés hosszú távú fejlesztési irányait és célkitűzéseit – a vázolt követelmények, a népgazdaság teherbíró képessége és a megvalósítás lehetőségei szerint – reálisnak lehet minősíteni. A népgazdaság konzisztens távlati tervkoncepciója kialakításának jelenlegi szakaszában a tervezőmunkát nem lehet lezártnak tekinteni. A távlati célkitűzések mélyebb megalapozása érdekében több fontos kérdés további vizsgálata szükséges. Ilyen elsősorban: az anyagi termelés és fogyasztás mennyiségi és strukturális változása, a szocialista gazdasági integráció kibontakozásának mértékéből és üteméből az ágazatra háruló újszerű feladatok, az 1985. évet követő időszak tudományos-műszaki és gazdasági fejlődésére vonatkozó prognózisok, a közlekedési biztonság és környezetvédelem kérdései, a felhasználandó élő- és holtmunka termelékenységi, hatékonysági kérdései, a létszámigény biztosításának lehetőségei, a szakemberképzés feladatai, a közlekedési, hírközlési dolgozók élet- és munkakörülményeinek alakulása – összhangban a társadalom egészének ez irányú fejlődésével –, a motorizáció ellentmondásmentes fejlődésének feltételei, a nagyvárosi forgalom zavaró tényezőinek csökkentése, az 1985-ös évben is lemaradásban lévő területek gyorsabb ütemű fejlődésének lehetséges alternatívái stb.

Párdi Imre

Az Országos Tervhivatal előterjesztése az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a közlekedés és hírközlés hosszú távú fejlesztésének koncepciójáról, 1972. május 8. MOL M-KS 288. f. 15. cs. 229. ő. e. Szolgálati használatra, 37 gépelt oldal, mellékletek nélkül.

50

VASÚTVONALAK BEZÁRÁSA ÉS A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI ALAP

1972. június

A kis forgalmú vasútvonalak bezárása az előzetes terveket meghaladó kiadásokkal járt. A Pénzügyminisztérium revizorokat küldött a KPM-be, hogy vizsgálják meg, mi okozza a program önfinanszírozásának akadozását. Az alább közölt revizori jelentésre alapozva 1972. augusztus 3-án Garamvölgyi Károly pénzügyminiszter-helyettes Csanádi Györgyhöz intézett levelében azt írta, hogy a KPM-nek határozottabban kell a népgazdasági érdekeket érvényesíteni, valamint: „Egyértelműen meg kellene határozni, hogy a program végrehajtása kapcsán az új utak építési költségein túl melyek azok a további munkák, amelyek költségeivel még terhelhető az alap. [...] A közlekedéspolitikai alapra gyakorolt hatás már nem ilyen egyértelmű. Az alap forrásai mindenekelőtt az amortizáció befizetésével növelhetők. [...] Jelentős forrás lehetne a jelentkező eredményjavulás befizetése is." A Pénzügyminisztérium képviselői megjelentek a koordinálóbizottság 1972. október 13-ai ülésén is, ahol ismételten kifejtették álláspontjukat: „a közlekedéspolitikai alap által biztosított finanszírozásban és a forgalomátterelések gazdasági kihatásaira vonatkozó elképzelésekben valami deformálódás következett be. [...] az indító alapkoncepció megváltozott és a PM számára kedvezőtlen irányban halad. [...] már 1971-ben is lényegében a PM finanszírozta a forgalomátterelési intézkedéseket. A vasút – költségei fedezetére – egyre nagyobb PM-segítséget igényel, most már a személyszállítást 300 millió Ft-tal, az áruszállítást 400 millió Ft-tal kell a PM-nek támogatnia, a bekövetkező eredményromlás miatt [...] a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása központi akaratot jelent, de ha ezt a megyékkel és mindenkivel egyeztetni kell, akkor ez nem központi akarat." (MOL XIX–H–1–pp 2. 62. doboz.)

A Pénzügyminisztérium revizorainak jelentése

Az ellenőrzés célja a kis forgalmú vasútvonalak forgalma közútra terelése, a vasúti áruforgalom körzetesítése gazdasági és pénzügyi hatásainak értékelése, valamint ennek kapcsán a Közlekedéspolitikai Alap (továbbiakban: alap) képzésének és felhasználásának vizsgálata volt. Az ellenőrzést dr. Kecskés József és dr. Pintér József főrevizorok végezték.

I. Bevezetés

E feladatok a közlekedéspolitikai koncepcióról szóló 1024/1968. (X. 31.) Korm. sz. határozatban nyertek megfogalmazást, de már e határozat megjelenése előtt is számos tanulmány foglalkozott a megoldás elvi és módszertani vonatkozásaival. E tanulmányokra azonban még a számos, becslésen alapuló általánosítás, a túlzott elméleti jelleg volt jellemző. A gyakorlati megvalósítás reális lehetőségei ekkor még háttérbe szorultak. Ez a későbbiek során újabb felméréseket és tanulmá-

nyokat tett szükségessé. Ezek eredményeként viszont nemcsak az elképzelések módosultak, de kialakultak a megvalósítás konkrét lehetőségei és a munkák szervezésének egyszerűsített módszerei is.

A legalaposabbnak és legrészletesebbnek tekinthető számszaki elemzéseket az Uvaterv 1968. évi tanulmánya tartalmazza. Az egyes elemek tekintetében még ez is számos számítástechnikai, terminológiai problémát, gyakorlattól eltérő elképzelést tartalmaz, bár a felmérés az 1965. évi tényleges vasúti áruforgalom adatait vette figyelembe, és így a gyakorlati élettel szoros kapcsolatban állt.

Az 1024/1968. sz. kormányhatározat megjelenését számos, a koncepció megvalósítását szolgáló utasítás, szabályozás követte. E szabályozásokat azonban a gyakorlatban nem minden vonatkozásban tudták érvényesíteni. A kormányhatározaton alapul pl. a közútra terelés és körzetesítés végrehajtásának „önfinanszírozási elve". E helyes célkitűzés elvi előfeltételeinek megléte ellenére az alap kezdettől fogva forrásproblémákkal küzd. 1971. évben be is következett a forráshiány, amit átmeneti pénzügyi megoldással tudtak csak áthidalni. A szükséges források megteremtése kezdetben az éves programok ennek megfelelő összetételű kialakítását is szükségessé tette. Az alap forrásainak korlátozottsága, amely a MÁV általános gazdasági helyzetével, továbbá a programok végrehajtásában való bizonyos érdektelenségével is összefügg, kísérő jelensége mind a gazdálkodásnak, mind a programok végrehajtásának. Az alap felhasználásánál is mutatkoztak vitatható megoldások. Ennek ellenére sem tekinthetők eredménytelennek azok a törekvések, amelyek a tanulmányokban, a szabályozásokban kifejezésre jutottak. Számolni kell ugyanis azokkal az összetett és bonyolult problémákkal is, amelyek szükségszerűen nem szabályozási vagy elvi, hanem megegyezéses alapon voltak csak megoldhatók. Ilyenekkel a gyakorlat számos esetben találta magát szembe. E helyen csupán egy ilyen kérdéskomplexumot ragadunk ki. A forgalomátterelés előkészítését célzó területi vizsgálatokat bonyolító forgalomszervező bizottságok munkájában olykor 15-20 ellentétes érdek találkozik, illetve ütközik. Ezek közös nevezőre hozása jelentős feladat. Jórészt ennek tudható be, hogy a területi vizsgálati anyagok rendkívül terjengősek, és még ma is bizonyos túlszervezettséget érzékeltetnek.

II. A programok kialakulása és végrehajtása

Az 1968-ban közreadott közlekedéspolitikai koncepcióban a közútra terelés és körzetesítés indokoltságát meggyőzően fogalmazták meg. Eszerint az ország 9300 km-es vasúthálózatának mintegy 20%-án a forgalom igen csekély, e vonalakon a személyszállítás 3%-a, az áruszállításnak pedig mindössze 1,2%-a bonyolódik. A körzetesítést pedig az tette szükségessé, hogy a vasúthálózat állomásainak közel a felén – mintegy 500 állomáson – az áruforgalom nem éri el napi átlagban a három vasúti teherkocsit.

1. A közútra terelés

A kis forgalmú vasútvonalak adatait részben az Uvaterv-tanulmány, részben a programok és ütemtervek szolgáltatják. A közútra terelés eddigi eredményeit az alábbi táblázat szemlélteti (1. táblázat):

1. táblázat

Megnevezés	Normál nyomközű		Keskeny nyomközű		Gazdasági vasutak együtt		Összesen	
	km	Megoszlási %	km	Megoszlási %	km	Megoszlási %	km	Megoszlási %
Uvaterv javaslata								
1968–1980	1144	51,1	329	14,7	767	34,2	2240	100
1968–1971	236	41,6	80	14,1	252	44,3	568	100
Végrehajtás								
1968–1971	105	18,1	101	17,3	376	64,6	582	100
Teljesítés %-a	44,4		126,3		149,2		102,5	
Az 1968. évi megvalósítással korrigált Uvaterv-javaslat	1068	49	350	16	762	35	2180	100
Az eredetinél több/kevesebb	–76		21		–5		–60	

A megszüntetésre előirányzott kis forgalmú vasútvonalak hossza az eredeti elképzelésekhez (2240 km) képest tehát némileg csökkent (2180 km). A különbség legnagyobb hányada a normál nyomközű vasútvonalaknál jelentkezik, mert időközben különleges érdekből, egyes kis forgalmú vonalak további fenntartását szükségesnek tartották. Ilyen változtatásokkal később is számolni kell, mert az 1970 októberében 1971–1978. időszakra jóváhagyott körzetesítési és forgalomátterelési program is tartalmaz ilyen vonalakat. Itt kell megemlíteni, hogy a forgalomátterelési programok végrehajtásának ilyen és hasonló okok (pl. helyi vagy mezőgazdasági érdekek merev és egyoldalú érvényesítése) folytán, gyarapodó problémákkal kell szembenéznie, amiket alapvetően gazdaságossági, egyes vonatkozásokban tisztázatlan finanszírozási kérdések is tetéznek.

Az eredeti elképzelésekkel szemben olyan eltérések is tapasztalhatók, hogy keskeny nyomközű vasútvonalat (Diósgyőr–Pereces 21 km) anélkül szüntettek meg, hogy ezzel az eredeti elképzelés során számoltak volna. Az olyan jelzőszámok, mint a megoszlási százalék, ütemterv teljesítése, arra mutatnak, hogy a kis forgalmú normál nyomközű vonalak felszámolása vontatottan, míg a gazdasági vasutaké az ütemtervet erőteljesen meghaladó mértékben teljesül. A kis forgalmú vasúthálózatból 1968–1971 közötti időszakban a normál nyomközű vasutaknál a tervezettnek csak alig egytizedét (9,2%), a keskeny nyomközűeknek alig egyharmadát (30,7%), míg a gazdasági vasúthálózatnak közel felét (47,9%) számolták fel. Ezek a kialakult arányok a következőkkel hozhatók összefüggésbe:

– A normál nyomközű vonalak – a gazdasági vasutakhoz képest – szervesebben kapcsolódnak az országos vasúti hálózathoz. Így felszámolásuk eldöntése, az előfeltételek összehangolt megteremtése bonyolultabb és szerteágazóbb feladatot jelent. Ezért az előkészítés vontatottabb.

– Hasonló okokból a döntések végrehajtása is lassabb. Jellemző, hogy leginkább e vonalak kapcsán születtek előző döntést tárgytalanító intézkedések.

– E vonalak esetében az állóeszközök bontása és visszanyereményének hasznosítása is lényegesen munkaigényesebb feladat.

– Végül késleltető hatású, hogy e vonalak felszámolásával kapcsolatos közútépítések és -korszerűsítések költségigénye, a behatárolt pénzügyi forrásokkal szemben, egyre nő.

Pár példát e problémák szemléltetésére közlünk:

A Kisvárda–Baktalórántháza közötti 27 km-es normál nyomközű vonal felszámolását pl. az Uvaterv előirányzata alapján 1971. évre ütemezték, majd az 1972. évi programban szerepeltették. Csak 1973. évben várható – főként pénzügyi problémák miatt – ennek végrehajtása. A Veszprém külső pu.–Alsóörs normál nyomközű 25 km-es vonal megszüntetését 1970. évre irányozták elő, de 11 km-es szakaszon már 1969-ben megszüntették a forgalmat. A fennmaradó 14 km-es szakasz felszámolását viszont csak 1972. évre vették számításba. Mindez összehangolatlanságok következménye. Egyrészt a Veszprém külső pu.-val kapcsolatos útépítés nem fejeződött be, másrészt az érdekelt vállalatokat érintő bekötőutak kivitelezése késik. A Fábiánsebestyén–Árpádhalom 9 km-es vonal (normál nyomközű) felszámolásával 1974-re számoltak. Későbbi végrehajtását az 1971. évi ütemtervben szerepeltették. A vasútvonal megszüntetése előfeltételét képező útépítés műszaki-gazdasági előkészítése azonban elhúzódott. Az Útépítő Tröszt csak 1972. szeptember 1-jére vállalta az útépítés befejezését. A rendezetlenség, bizonytalanság jelei azonban még vizsgálatunk időszakában is megnyilvánultak. A Fábiánsebestyén–Árpádhalom útszakasz építési költségvetésének felülvizsgálatát elrendelték. Az eredeti 21 millió Ft-os előirányzatot ugyanis 34,2 millió Ft-ra emelték (63%-os többletköltség), amit az alapból akarnak fedezni. Mindez annak ellenére történt, hogy a közúti főosztály közölte a közlekedéspolitikai főosztály vezetőjével, hogy az „útépítés műszaki előkészítése megtörtént, a végrehajtásának nincs akadálya". E példák is érzékeltetik, hogy a kis forgalmú vasútvonalak felszámolásának jelentős akadályozója az előfeltételek megteremtésének, főleg a közútépítések elhúzódása. A közlekedéspolitikai koncepciót előkészítő tanulmányok az útépítési munkák szükségleteire és értékére csupán országos szintű tájékoztató adatokat szolgáltattak. Az idő előrehaladásával párhuzamosan ezek az adatok elvi jelentőségük ellenére gyakorlatilag egyre kevésbé alkalmazhatók az egyes konkrét esetekben. A közútépítések és korszerűsítések az alábbiak szerint alakultak (2. táblázat):

2. táblázat A megszűnő vasutakhoz kapcsolódó közúti munkák

	Előirányzat: 1969–1978 közút, km	Előirányzat: 1969–1971 közút, km	Tényleges1969–1971 közút, km	Teljesítés 1969–1971 %
Normál nyomtávolságú vasutak építés	51,3	17,1	5,1	29,8
korszerűsítés	655,3	53,6	70,6	131,7
Keskeny nyomtávolságú vasutak építés	39,7	3,7	3,7	100
korszerűsítés	128,2	38,4	40,7	105,9
Gazdasági vasutakhoz építés	97,2	63,7	46	72,2
korszerűsítés	128,6	19,9	33,6	168,8
Vasutak együttesen építés	188,2	84,5	54,8	64,9
korszerűsítés	912,1	111,9	144,9	129,5
Mindösszesen	1100,3	196,4	199,7	101,7

Általános jelenség az új útépítéseknél mutatkozó lemaradás és a korszerűsítések erőteljes túlteljesítése. Ez a jelenség több összetevő hatásának tudható be.

– Az útkorszerűsítések szervesen kapcsolódnak a közúti igazgatóságok fenntartási tevékenységéhez. Ez abban is megnyilvánul, hogy a munkák fedezetéül részben a költségvetési fenntartási keretelvet, részben az alapot jelölik meg. A korszerűsítés nem mindig fedi a szoros értelemben vett, a műszaki paraméterek alapján meghatározott fogalmat. Olykor az egyszerűbb bonyolítást igénylő útjavítások is idesorolódnak.

– Ezzel szemben az új útépítésekre az elhúzódások jellemzők, az előkészítés, a tervezés, összehangolás, végrehajtás bonyolultabb megoldása miatt. Ez a forgalomátterelési program végrehajtásának kezdete óta jellemző. Hozzájárult ehhez a területi vizsgálatok elhúzódása is, ami a műszaki tervezésnél és előkészítésnél okozott időhiányt. A közlekedéspolitikai főosztály szerint az időközben tett intézkedések, amelyek kihatása a jövőben már érezhető lesz, biztosítani fogják a területi vizsgálatok időbeni, programozott elvégzését és az útépítési stb. előkészítésekhez az elegendő időt.

– A koordinálóbizottság üléseire olykor kellően elő nem készített vagy koordinálatlan témákat terjesztettek elő. A koordinálóbizottság eddig csak a területi vizsgálatok információi birtokában döntött. Az útépítési, -korszerűsítési műszaki tervek még nem álltak a döntéskor rendelkezésre. Az engedélyezett keretek így általában a szükséges alatt maradtak. Ez ugyanakkor a határozatok meghozatalát, a munkák beindítását, illetve elvégzését is késleltette. De nem egy esetben

okozott késedelmet a helyi szervek vontatott állásfoglalása is. Ez olykor 4-5 hónapot is igénybe vesz. A jövőben e tekintetben is előrelépés várható, mert döntést csak részletes és felülvizsgált műszaki tervek alapján terveznek hozni.

A tárcaszervek döntéseiben ugyanakkor az országos érdekek érvényesítése csak hosszú huzavona árán és többnyire kompromisszumok révén képzelhető el, amihez hozzájárul, hogy a területi vizsgálatokban a minisztérium, illetve a közúti szervek képviselői erős kisebbségben vannak. Az okok között egyrészt objektív (pl. anyaghiány), másrészt szubjektív vonatkozások is találhatók. A késedelmes megoldások objektív okai sem mellőzhetők az értékelésnél. Vonatkozik ez különösképpen az 1970. évi árvízhelyzet következtében jelentkező anyaghiányra, szállítási nehézségekre és más problémákra. Ezekkel a problémákkal a koordináló bizottság ülésein is foglalkoztak. Az okok megállapításán túlmenően azonban – egyes esetektől eltekintve – eddig hatékony intézkedések nem történtek. Az egyes esetekben született intézkedések mellett más munkák végzésénél állt elő fennakadás. Ennek következménye, hogy nem egy esetben az egyik évben meg nem valósított útépítést a következő évre ütemezték át. Az eltolódások kapcsán az utóbbi időben szankciók érvényesítését is kilátásba helyezték, ezek érvényesüléséről azonban nem adtak számot. Az előkészítetlenség, megalapozatlanság kedvezőtlen hatásokat mutató példája a Békés–Murony 8 km-es normál nyomközű vasútvonallal kapcsolatos megszüntetési elképzelés. Ezt a MÁV ütemtervében is előirányozták 1971. december 31-i kivitelezési határidővel és 17,7 millió Ft-os, az alapot nem érintő költséghatással. Viszont 1971 elején kitűnt, hogy a vasútvonal 1971-ben nem szüntethető meg, mert az anyagot a megyei tanács vb még nem tárgyalta. Kevéssel ezután azonban már megállapították, hogy a vasútvonal nem kis forgalmú, így a megyei tanács vb a felszámolással nem ért egyet. A vasúti főosztályt kérték fel javaslattételre a további intézkedések megalapozásához. A területi vizsgálat még folyik, amelynek eredménye csak 1972. év végén várható. Az objektív helyzet következménye volt viszont, hogy 1970-re előirányzott 12 vasútvonal megszüntetéséből ötöt az 1971. évi programba ütemeztek át. Az 1970. évi programban megmaradt hét vasútvonalból pedig négynél az eredeti megszüntetési időpontot (1970. június 30–augusztus 31.) későbbre helyezték (1970. december 31-re). Született azonban olyan határozat is, hogy: „A többszörösen felülvizsgált és elhalasztott 1970. évi forgalomátterelések előfeltételét képező útépítések befejezési idejének további elhúzódását okozó mulasztások esetén kezdeményezni kell az érdekeltek felelősségre vonását." A forgalomátterelések tervezett ütemének be nem tartása, különösképpen az útépítések késedelmessége miatt, az 1971. január 4-i miniszteri értekezleten is kifogás tárgyát képezte. Ennek érvényesüléséről jelzések nincsenek, de további munkaeltolódásokról igen. Pl. a Harkányfürdő–Drávaszabolcs 8 km-es normál nyomközű vasútvonal megszüntetésének határidejét 1970. augusztus 1-jéről 1970. december 31-re változtatták meg, de a megszüntetés tényleges időpontja 1971. június 30.

A vasútvonalak felszámolása következtében szükségessé vált közútépítések és -korszerűsítések mennyiségi és költséghatásainak az 1969–1971 időszakra vonatkozó összefüggéseit az alábbi táblázat szemlélteti (3. táblázat):

3. táblázat

	Normál ny. vasútvonalak kapcsolódó hatásai	Keskeny ny. vasútvonalak kapcsolódó hatásai	Gazdasági vasutak kapcsolódó hatásai	Együtt
Megszűnt vasút, km	105	101	268	474
Kapcsolódó közutak építése, km	5,1	3,7	46	54,8
Kapcsolódó közutak korszerűsítése, km	70,6	40,7	33,6	144,9
Közutak hossza a vasutak hosszának %-ában	72,1	44	29,7	42,1
Közútépítési és korszerűsítési költségek összesen, E Ft	194 800	94 300	155 500	444 600
Az alapot terhelő közúti költség, E Ft	78 670	33 808	114 507	226 985
Egy vasúti km-re jutó közúti építés és korszerűsítés költsége, E Ft	1 855	934	580	940
Egy vasúti km-re jutó, az alapot terhelő közúti költség, E Ft	749	335	427	480

A táblázatból kitűnik, hogy a normál nyomközű vasútvonalak megszüntetése igényli viszonylag a legtöbb útépítési, illetve -korszerűsítési tevékenységet, a gazdasági vasutak megszüntetése pedig a legkevesebbet. Kifejeződik ez mind a közutak és a megszüntetett vasutak hosszának viszonyszámában, mind az egységköltségek alakulásában. A legerőteljesebb közútépítési és -korszerűsítési költséghatás a normál nyomközű, míg a legalacsonyabb a gazdasági vasutak megszüntetése kapcsán érzékelhető. Ennek nem mond ellent, hogy a normál nyomközű vonalak megszüntetése csak 6,7%-ban, míg a gazdasági vasutaké 57,8%-ban tett szükségessé új útépítést. Ennek magyarázata, hogy az országos vasúthálózatba szervesebben illeszkedő normál nyomközű vasútvonalak közelsége létező, viszonylag fejlett közúthálózatot feltételez. Így inkább a fokozottabb igényű, költségigényes korszerűsítés jut ilyen esetekben előtérbe az új útépítés helyett. A gazdasági vasutak körzete ugyanakkor általában gyér közutakban. A vasútvonal megszüntetése tehát nagyobb mértékben igényli az új, de kevésbé költségigényes útépítéseket. Az alapra a legnagyobb abszolút összegű hatást a gazdasági vasutak megszüntetése gyakorolja. Relatíve ez az egységköltség-mutatók arányában is megnyilvánul. Ez figyelemre méltó, mert a gazdasági vasutak megszüntetésénél jelentkeznek elsősorban a vállalatok vagy helyi szervek olyan érdekei, amelyek indokolnák azok fokozottabb mértékű költségviselését.

2. A körzetesítés

Az áruforgalom körzetesítésével már a közlekedéspolitikai koncepció közreadása előtt is foglalkoztak. Ennek tudható be, hogy a végrehajtás ma már szervezettebben bonyolódik. A vizsgált időszakban e tekintetben is mutatkoznak ugyan lemaradások, az 1969. évtől számított távlati terv 1971 végéig ütemezett feladatait figyelembe véve azonban elfogadható az előrehaladás (4. táblázat).

4. táblázat

Megnevezés	Körzeti állomások száma	Forgalomfelvevő állomások száma	Iparvágányos állomások száma	Megszűnő állomások
1969–1978 MÁV program	61	173	131	284
1969–1971 MÁV ütemterv	21	58	40	123
1969–1971 tényleges	20	64	35	107
1969–1970 teljesítés %-a	95	110	87	87
1969–1971 megvalósítás %-a a távlati tervhez	33	37	66	31

A körzetesítések hatása az útépítések, -korszerűsítések várható költségalakulására számottevő, az 1969–1978. időszakra 679 millió forint. Ennek azonban csak 17%-át tervezik az alapból fedezni. A következő időszakban az eddiginél ugyan fokozottabb mértékben kell számolni a körzetesítés alapra gyakorolt hatásával, de az eddigi 43 millió Ft-os költségből körzetesítés címén mindössze 3,6 millió Ft-tal terhelték az alapot.

III. A közútra terelés és körzetesítés hatása

1. Népgazdasági hatások

Az 1968. év közepén közreadott Uvaterv-tanulmányban a hatások felmérése alapján meggyőző kép alakult ki annak eldöntéséhez, hogy a közútra terelés és körzetesítés végrehajtása gazdaságos. A különféle elemek egyszerű és folyamatos hatása 1968–1985. évek közötti időszakban népgazdasági szinten 3,1 milliárd Ft-os aktív egyenleget mutatott. A várható aktív hatás 8,5, a passzív hatás 5,4 milliárd Ft volt. E népgazdasági szempontból várt kedvező hatások az eltelt 1968–1971. [évi] időszakban is érvényesültek. Ezt bizonyítják a közútra terelések és körzetesítések – területi vizsgálatok keretében – kimunkált eredményei is. Az 1968–1971. évi időszakban 568,2 millió Ft-os aktív egyenleg mutatkozott, ami 1101,2 millió Ft-os aktív és 533 millió Ft-os passzív hatásból tevődött össze. Ez

még az előre számítottnál is kedvezőbb, mert az aktív egyenleg több mint fele adódik az aktív hatásokból, míg az Uvaterv-tanulmány a teljes program végrehajtása szintjén csak 36%-os aktív egyenleggel számolt. Mindez azonban csak nagyvonalú tájékoztatásként szolgálhat. A területi vizsgálatok s az Uvaterv által alkalmazott elemek ugyanis nem minden vonatkozásban találkoztak egymással. Különféle változások hatása is érvényesült. A vasúti főosztály közreműködésével megkíséreltük ugyan a területi vizsgálatok által alkalmazott elemek megfelelő vonatkozásait az Uvaterv-tanulmány számadataiból kiemelni s alkalmazni, ez azonban nem járt eredménnyel. Az elvégzett elemzéseket, átszámításokat azok kétes értéke miatt nem használhattuk fel. A reális elemzést, illetve következtetést zavaró körülmények közül néhány jellemzőbbet szükségesnek tartunk megemlíteni.

Az Uvaterv tanulmányában az 1968–1985 közötti időszakra ütemezett végrehajtást és készítette el a népgazdasági hatásokat felölelő mérleget. Időközben a határidőt 1978-ra csökkentették. Ennek hatása csak a számítási anyag átdolgozásával lenne bemutatható.

A területi vizsgálatok egy-egy vonal megszüntetésének hatásait foglalták mérlegbe. Az Uvaterv viszont az egész kis forgalmú hálózatra göngyölítve készített mérleget.

A területi vizsgálatok olyan költségtényezőket is alkalmaztak, amelyeket az Uvaterv mellőzött. Az egyes költségtényezők értékadatait olykor más-más módon állapította meg a területi vizsgálat és Uvaterv-tanulmány. Pl. az elmaradó pályafelújítások költsége, a vasúti járművek elmaradó pótlásának értéke, az „egyéb" állóeszközök visszanyereménye stb.

A számítástechnikai eltérések mellett a területi vizsgálati eredményei olykor önmagukban is vitathatók, irreálisak. Pl. a Kazincbarcika–Rudabánya, Kerta–Szombathely és a Baja–Kiskunhalas vasútvonal állomásainak körzetesítése. Más esetekben is vitatható volt a kimutatott hatások realitása.

2. Az alapra gyakorolt hatás

A közútra terelés és a körzetesítés Közlekedéspolitikai Alapra gyakorolt hatását az 1969–1971. időszakra vonatkozóan a különféle szemléletben végzett számítások ellenére, általában kedvezően értékelhetnénk, ha a területi vizsgálatok eredményeit és az elszámolásokon alapuló lehetséges megoldásokat tekintjük. Az alapra gyakorolt tényleges hatásoknál azonban e kedvező tendenciák nem érvényesülnek. Ennek elemzésével később az alapképzés értékelése keretében részletesebben foglalkozunk. A területi vizsgálatok által kimutatott, továbbá a lehetséges, valamint a ténylegesen érvényesülő hatások feltüntetése az alábbiakban csak hasonlítási célt szolgál (5. táblázat):

5. táblázat

Az 1969–1971 évek összesen	Területi vizsgálatok alapján, M Ft	Lehetséges adottságok, M Ft	Tényleges hatások, M Ft
Források			
Felszabaduló álló-eszközök amortizációja	62,6	484,6	80
Eredményjavulás	606,3	118,9	101,4
Visszynyeremény	49,7	14,7	15,7
Külső szervek hozzájárulása	–	13,8	13,8
Összes aktív hatás	718,6	632	210,9
Felhasználás			
Útépítés, korszerűsítés	154,4	262	262
Állóeszköz-beszerzés	16	7,9	7,9
Selejtezett állóeszközök értéke, nettó	110,4	13,4	14,7
Bontási költség	–	–	1,7
Fuvardíj-visszatérítés	13,6	2,1	2,3
Összes passzív hatás	294,4	285,4	288,6
Egyenleg	424,2	346,6	–77,7

A területi vizsgálatok és az elszámolásokon alapuló lehetőségek aktív egyenlegei közötti 18%-os eltérés a kedvező tendenciát érdemben nem befolyásolja. A forrás- és felhasználási elemek értékei között azonban érdemi és számítástechnikai okokból olyan nagyok az eltérések, hogy egybevetésük szinte irreális. Mégsem vetettük el az egymáshoz közel álló aktív egyenlegek eltérő összetevőinek egymás melletti tárgyalását. Ennek keretében láttunk ugyanis módot a különféle számítástechnikai eltérések bemutatására s az összehangolás szükségességének hangsúlyozására.

a) Alapképzés

Az alap képzése és felhasználása az 1969–1971 közötti időszakban nem minden tekintetben állt egymással összhangban. Ennek elemeit táblázat tartalmazza (6. táblázat):

6. táblázat

Megnevezés	1969	1970	1971	1969–1971 összesen
Források, ezer Ft				
MÁV befizetési kötelezettsége	104 567	40 491	51 071	196 129
Külső felek hozzájárulása	3 970	8 400	1 400	13 770
Összesen	108 537	48 891	52 471	209 899
Felhasználás, ezer Ft				
MÁV visszatartás	7 227	2 473	6 455	16 155
Koordinálóbizottság határozatával lekötve	36 688	55 202	178 026	269 916
Összesen	43 915	57 675	184 481	286 071
Forráshiány	–	–	–	76 172

Az 1969. évet még a jelentős maradvány jellemezte. Az 1970. évben ez már némileg csökkent, 1971-ben viszont fedezetlenségi problémák mutatkoztak. Ezt szemléleti a 7. táblázat:

7. táblázat

Év	Alapképzés M Ft	Alapképzés és maradvány együtt, M Ft	Felhasználás M Ft	Többlet/Hiány M Ft
1969	108,5	108,5	43,9	64,6
1970	48,9	113,5	57,6	55,9
1971*	52,5	108,3	184,5	–76,2
Együtt	209,9	–	286	–76,2

* Az 1971. évi adatok a negyedik negyedévi tényszámok hiányában várható adatokat nem tartalmaznak.

A tendenciák alakulását leginkább befolyásoló körülmények a következőkben foglalhatók össze. Az 1969. évben az alapképzésnél, a programok összeállításánál látszólag túlzott biztonsággal számoltak. Ekkor a felhasználási igény csak 40%-a volt a rendelkezésre álló alapnak. 1971-ben viszont a lökésszerűen jelentkező felhasználási igény, amely az 1969. évinek négyszerese, az 1970. évinek pedig háromszorosa volt, forráshiányhoz vezetett. Ekkor már a koordinálóbizottság határozati javaslatai, illetve engedélyokiratai alapján elegendő forrás megteremtése nélkül vállaltak kötelezettséget. Az 1971. évi kötelezettségek összege már

1970. év végén olyan mértékű volt, hogy a maradvánnyal növelt 1971. évi forrásokhoz (108,3 millió Ft-hoz) képest 17,1 millió Ft-os forráshiány jelentkezett. Ezt 1971 során további 52,6 millió Ft értékű vállalással fokozták. Végül a MÁV-nál visszahagyott 6,5 millió Ft-nyi összeggel az 1971. évi együttes fedezetlenség 76,2 millió Ft-ra növekedett.

A koordinálóbizottság által évenként kiadott engedélyokiratok együttes összege az alábbiak szerint alapult (8. táblázat):

8. táblázat

Engedélyezés éve	Engedélyezés együttes összege, M Ft	Ütemezés 1969-re M Ft	Ütemezés 1970-re M Ft	Ütemezés 1971-re M Ft	Ütemezés 1972–1973-ra M Ft
1969	68,6	36,7	26,9	5	–
1970	148,7	–	28,3	120,4	–
1971	55,6	–	–	52,6	3
1969–1971 együtt	272,9	36,7	55,2	178	3

A forráshiány 1971 végével az 1972–1973. évre esedékes vállalások tekintetében megtorpanást váltott ki. E forráshiány legkézenfekvőbb elkerülési lehetősége – a felhasználások korlátozása mellett – az alap növelése lenne. Az alapnövelés lehetőségeit az alap összetevőinek alakulása érzékelteti (9. táblázat).

9. táblázat

Évek	Amortizáció		Eredményjavulásból		Vissznyereményből		Külső szervek hozzájárulásából		Együtt	
	Millió Ft	%	Millió Ft	%	Millió Ft	%	Millió Ft	%	Millió Ft	%
1969	80	73,7	18,8	17,3	5,7	5,3	4	3,7	108,5	100
1970	–	–	37,5	76,7	3	6,1	8,4	17,2	48,9	100
1971	–	–	45,1	86	6	11,4	1,4	2,6	52,5	100
Együtt	80	38,1	101,4	48,3	14,7	7	13,8	6,6	209,9	100

Az amortizáció miatt reális összetételt csak az együttes sor mutat. Az alap növeléséhez leginkább az amortizáció alapba helyezésének módja és mértéke nyújt lehetőséget. A jogszabály meghatározza ugyan az ezzel kapcsolatos eljárást, de annak gyakorlati végrehajtása során az 1969–1971. évek közötti időszakban az elszámolt 485 millió Ft értékcsökkenési leírásból csak 80 millió Ft-ot helyeztek az alapba. Ha érthető is, elvileg nem fogadható el a minisztérium

azon álláspontja, hogy az amortizáció forrástételből a MÁV-tól csak annyit kell elvonni, ami az alap várható kiadásait fedezni képes. A MÁV fejlesztési feladatainak szűkös fedezete sem indokolhatja véleményünk szerint az önfinanszírozás elvének feladását, csak a várható közeli igényekhez igazodó alkalmazását. Az alap bevételeiről történő lemondás olyan helyzetben, amikor számos vonatkozásban az alapot terhelő munkák költségének növekedésével kell számolni, nem lehet indokolt. A forráshiány észlelésekor (1971-ben) az alapba további összeg nem volt helyezhető, mert a különbözetet a MÁV fejlesztési alapjában kezelték, s azt más beruházási, fejlesztési célokra kötötték le. Egymagában az amortizáció alapba helyezésének rugalmasabb megoldásával is mód lett volna a forráshiány elkerülésére. Más alapképző tényezők növelésére viszont – a kialakult elszámolási rend keretében – már kevesebb lehetőség nyílt. Néhány példa mégis arra utal, hogy az alap növelésének más lehetőségei is voltak. A forgalomátterelési koncepcióban szereplő megszüntetendő vonalszakaszokon kívül pl. az Ágfalva–Sopron közötti személyforgalom is megszűnt 1968-ban. Az áruforgalmat pedig körzetesítés révén Sopron Déli pu.-hoz kapcsolták. A vonalszakaszt azonban az Osztrák Államvasutakkal kötött bérleti megállapodás alapján nem számolták fel. Így ezzel kapcsolatban amortizációs megtakarítás és vissznyeremény nem jelentkezik. Viszont a személyforgalom megszüntetése miatt eredményjavulás címén indokolt lenne az alapba 4 millió Ft-ot (5 × 799 ezer Ft) befizetni.

Sok vita folyt a Miskolc–Pereces keskeny nyomközű vasútvonal 1970. évi megszüntetésével kapcsolatos befizetési kötelezettség megállapításáról. A koordinálóbizottság a kérdésben csak 1971 szeptemberében foglalt állást. Eszerint a MÁV-nak az eredményjavulás összegét az alapba kellene befizetnie. Ez 22 millió Ft-ot jelentene. A MÁV azonban 1971 decemberében, más befizetések keretében, csupán az alapból e tétel kapcsán felhasznált 8,4 millió Ft-ot számolta el. A koordinálóbizottság 1971 szeptemberében kezdte csak sürgetni a kötelezettségvállalásokkal arányos alapképzés érdekében az amortizációs befizetések fokozását. Kellő előrelátással ennek szükségességét már 1971 elején fel lehetett volna ismerni. Rá kell azonban mutatni, hogy 1970 első félévében a koordinálóbizottság még ellentétes álláspontot foglalt el, és a MÁV befizetéseit mellőzhetőnek tartotta. Az 1970. évi állásfoglalás hatását több mint egy éven át nem oldották fel, holott már 1971. év elején számolni kellett volna a fedezetlenséggel. Még 1971 szeptemberében sem számoltak forráshiánnyal, mert a jóváhagyott 1972. évi körzetesítési és forgalomátterelési programban az alap 1971. évi várható záróállományát 8,2 millió Ft-ban irányozták elő.

A legnagyobb mértékű forrásképző tényező a vasúti forgalom közútra terelése következtében jelentkező eredményjavulásokból adódik. Az érvényes elszámolási rend (megszüntetett km-re jutó eredményjavulás) keretében viszont forrásnövelésre nem kínálkozik lehetőség. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján tehát az alkalmazott normák realitását e vonatkozásban is szükséges lenne felülvizsgálni. De az önfinanszírozás 1967. évben kialakított elvei és forrásai, a normák általában is felülvizsgálatra szorulnak. A vissznyeremény és külső szervek hozzájárulása nem jelentős. A vissznyeremény viszonylag alacsony mértéke jórészt azzal hozható összefüggésbe, hogy a felszabadult állóeszközöket számos

esetben ingyen adják át a különféle szerveknek. Az 1969–1971. években együttesen 218,1 millió Ft-os bruttó, illetve 24,4 millió Ft-os nettó értékű pályát és tartozékot, valamint járművet adtak át térítésmentesen. Ennek részleteit a táblázat szemlélteti (10. táblázat):

10. táblázat

Nyomköz	Járművek értéke millió Ft		Pálya és tartozékai értéke millió Ft		Együtt millió Ft	
	bruttó	nettó	bruttó	nettó	bruttó	nettó
Gazdasági vasutak	8,9	1,8	174,9	18	183,9	19,8
Keskeny ny. vasútvonalak	18,4	1,8	14,2	2	32,6	3,8
Normál ny. vasútvonalak	–	–	1,7	0,8	1,7	0,8
Összesen	27,3	3,6	190,8	20,8	218,2	24,4

Az ingyenes átadások fokozódásával az alapot kímélik. E rendszer szinte ösztönöz az ilyen megoldásokra. Az ingyenes juttatás esetén ugyanis a vissznyeremény nem jelent alapképzést, viszont a visszanyereményi értéknél rendszerint sokkal számottevőbb nettó érték sem terheli az alapot. A külső szervek hozzájárulásait célszerű lenne fokozni. A területileg is érdekelt szervek (tanácsok, vállalatok, szövetkezetek) a költségek viselésében szélesebb körben és nagyobb hányadban kellene hogy részt vállaljanak, ha a forgalom közútra terelése kapcsán korszerűbb, kulturáltabb és kényelmesebb megoldást élveznek. A külső szervek hozzájárulási készsége azonban gyenge. Előfordult, hogy kilátásba helyeznek hozzájárulást, de a teljesítés már elmarad. Az Újszentmargita–Tuka kendergyári gazdasági vasútvonal megszüntetése kapcsán pl. szóba került, hogy a Rostkikészítő Vállalat az eddig felajánlott 4 millió Ft-on felül, további 1 millió Ft hozzájárulást ajánl fel. Mégis olyan határozati javaslat született, hogy a 12,1 millió Ft-os útépítési költség-előirányzatból csupán 4 millió Ft terheli a vállalatot, míg 8,1 millió Ft-ot az alapból fedeznek. A Gödöllő–Veresegyház vasútvonal forgalmának átterelésével kapcsolatos útépítéshez a Gödöllői Városi Tanács VB 2,7 millió Ft-os hozzájárulást vállalt, sőt kilátásba helyezett további 1 millió Ft-os juttatást is. Végső soron azonban fedezetlenségre és ellenkövetelésre hivatkozással még 1972. januárban sem rendezték az összeget, holott a 2,7 millió Ft-os hozzájárulással az alapképzésnél már 1970 óta számoltak.

A helyi szervek igényei ugyanakkor fokozódnak. Egyre gyakrabban kérik a KPM által kivitelezésre kerülő utak paramétereinek megváltoztatását, magasabb igényeket kielégítő kialakítását (szélesebb út, városias jelleggel, korszerű világítás stb.). Az ehhez kilátásba helyezett pénzügyi hozzájárulást azonban gyakran nem teljesítik. A KPM közúti főosztálya ezért 1971 decemberében javasolta, hogy az ilyen igények csak akkor legyenek figyelembe véve, ha a pénzügyi hozzájárulást a megyei szervek előre átutalják. Ezt a javaslatot meg kellene valósítani, de

ugyanakkor az alaphoz kapcsolódó vonatkozásokat jobban ki kellene hangsúlyozni. Ezenkívül az előterjesztett igények érvényesítése nem mehet az ütemezett munkák rovására, különösképpen ha azok menet közbeni szintnövelő igénnyel kapcsolatosak.

A forráshiány a pénzügyi fedezetlenségben is kifejezésre jutott. Emiatt az alapból több esetben nem tudtak a pénzügyi kötelezettségeknek időben eleget tenni. Az építtetői funkciókat gyakorló közúti igazgatóságok kiegyenlítették ugyan a kivitelezők számláit, de az ennek megfelelő összegek alapból való visszatérítését csak hónapokkal később rendezték. Ilyen jelleggel 45,3 millió forintot csak 1971 decemberében térítettek vissza az érdekelt közúti igazgatóságoknak. Ennek részletei a következők (11. táblázat):

11. táblázat

Engedélybizonylat száma	Közúti igazgatóság székhelye	Összeg millió Ft	A kiegyenlített számla kelte	Alapból visszatérítve
21/69	Debrecen	5,3	1971. 11. 16.	1971. 12. 09.
15/69	Debrecen	5,3	1971. 09. 13.	1971. 12. 02.
18/69	Nyíregyháza	2	1971. 10. 07.	1971. 12. 09.
1/70 és 6/71	Budapest	12,7	1971. 10. 13.	1971. 12. 09.
2/70	Székesfehérvár	0,3	1971. 06. 25.	1971. 12. 09.
10/70	Kecskemét	10	1971. 09. 24.	1971. 12. 17.
3/70	Szekszárd	9,7	1971. 08. 30.	1971. 12. 18.

A pénzügyi fedezet hiányát csak átmenetileg tudták rendezni. Miután az alapnál mintegy 50 millió Ft-os forráshiánnyal számoltak, a Pénzügyminisztérium ideiglenes áthidaló finanszírozást tett lehetővé. Eszerint a felemelt kocsiálláspénz bírság jellegű része költségvetést megillető hányadának az 1971. október, november és december havi befizetését a MÁV egy összegben, később, 1972. január 31-ig teljesíti. Ennek végrehajtásaként a MÁV 1971 decemberében 55 millió Ft-ot fizetett be az alapba. Ebből azonban csak 35 millió Ft szolgált a pénzügyi hiány átmeneti fedezésére, míg a 20 millió Ft a MÁV-ot terhelő befizetési kötelezettség teljesítését jelentette. A 35 millió Ft-os áthidaló előleg az átmeneti pénzügyi rendezéshez elegendőnek bizonyult. Ugyanis a forráshiányt a munkák, illetve számlázások áthúzódásai időlegesen csökkentették. Még közel 2 millió Ft-os maradvány is mutatkozott. Az átmeneti pénzügyi rendezés után 1971. december 31-i állapot az alábbi volt (12. táblázat):

12. táblázat

Befizetések 1969–1971 között	Ezer Ft	Folyósítások 1969–1971 között	Ezer Ft
MÁV-befizetések	213 862	Közúti főosztálynak	208 220
Külső szervek befizetése	11 070	egyéb szerveknek	14 844
Összesen	224 932	Összesen	223 064
		Maradvány 1971. december 31-én	1 868

Ezek után a MÁV részéről közel 4 millió Ft-os túlfizetés jelentkezett, amelyet csak 1972. év folyamán tudnak rendezni. A pénzügyi feszültség azonban még 1972. januárban is éreztette hatását. Az 1971. év végi kereken 47 millió Ft-os munka-, illetve számlázási áthúzódásból ugyanis f. év januárjában 7 számla 17 millió Ft értékben várt kiegyenlítésre. Ezek a jelenségek fokozódóan hívják fel a figyelmet a pénzügyi egyensúly megteremtésének szükségességére, a reális alapképzés és a rendeltetésszerű felhasználások összehangolása útján.

b) Az alap felhasználása

Az 1969–1971 közötti időszakban, az alapot terhelő rendeltetésszerű megoldások mellett számos vitatható eset is előfordult. A szabályozásoktól eltérő rendelkezések kiadása, főként a költségek viselése tekintetében, még vizsgálatunk időpontjában is bizonytalan helyzetet teremtett. Az érdekelt szerveket az alapból folyósított összegekkel nem számoltatták el. A felhasználások alapjául szolgáló határozati javaslatoknál olykor következetlenség, bizonytalanság, a kellő alátámasztottság hiánya volt megállapítható. A költségkihatások realitásának hiánya, a különféle szervek részéről – nemegyszer menet közben – érvényesített túlzott igények olyan többletköltségeket eredményeztek, amelyek az alapot terven felül terhelték. A felhasználás szabályainak megjelenése előtt vita folyt a tekintetben, hogy az alap terhére milyen jellegű költségek legyenek finanszírozhatók. Az 55/1968. KPM utasításban végül is úgy döntöttek, hogy az alap az útügyi gazdálkodás területén forgalomátterelés és a körzetesítés folytán szükségessé váló új utak beruházási költségeire, és egyedi elbírálás alapján egyes utak korszerűsítési költségeinek részbeni fedezésére használható fel. Ennek ellenére olyan intézkedés született, hogy a Közlekedéspolitikai Alap terhére csak az új útépítések finanszírozhatók. Ezt az illetékes miniszterhelyettes 1970. június 8-án jóvá is hagyta. Ennek ellentmond viszont az 1970. október 5-én miniszterhelyettesi hozzájárulással kiadott körzetesítési és forgalomátterelési program megvalósításának ütemterve. Ebben ugyanis a 4. ötéves tervidőszakra 142,5 millió Ft-ot irányoztak elő útkorszerűsítésre. Ezt viszont 1971 júliusában újra az előző állásfoglalásnak megfelelő határozat követte, amit a későbbiekben ismételten megerősítettek. A közúti főosztály viszont még 1971 vége felé is figyelemre méltó érvekkel és élesen ellenezte, hogy az alapot az útkorszerűsítési költségek részbeni viselése alól mentesítve a költségvetési előirányzatot terheljék.

Időszerű lenne tehát a több év óta tartó bizonytalanságot megszüntetni és jogszabályi alapon egyértelműen érvényesíteni az alap felhasználási elveit. Nem

lehet figyelmen kívül hagyni az állami költségvetést kímélő szempontokat, viszont arra sem szabad lehetőséget adni, hogy a közlekedéspolitikai koncepció keretében a közútra terelés és körzetesítés címén oda nem kívánkozó megoldások költségeit is az alapból fedezzék. Ilyen jelenségek ugyanis nem egy esetben fordultak elő. Vitatható, hogy a kivitelezési költségek fedezését útfenntartásnak tekinthető esetekben is az alap terhére engedélyezték. Ugyanakkor az érdekelt közúti igazgatóság – észrevételeink alapján – csak több mint egy év után érvényesítette követelését az alappal szemben. Az eset a következő.

A Nagymágocs–Árpádmalom közötti 6,3 km hosszú út megerősítésének és a burkolat helyenként 6 m-re való szélesítésének költségeit 2375 ezer Ft erejéig az alap terhére irányozták elő. A múlt év végéig e célra a Közlekedéspolitikai Alapból semmit sem folyósítottak, holott a munkát 1970-ben már elvégezték, az érdekelt közúti igazgatóság (hódmezővásárhelyi) a számlázott összeget a kivitelezőnek fenntartási keretéből fizette ki, de az alapból követelését elfelejtette érvényesíteni. A pénzügyi rendezetlenséget kifogásoltuk. Ezt követően egy nagyobb összeg keretében csak 1972 januárjában nyújtották be igényüket az alappal szemben. Nem megnyugtató, hogy ilyen pénzügyi rendezetlenségre sem a pénzügyi főosztály, de a közúti főosztály sem figyelt fel.

Kifejezetten útjavítások költségeit is az alapból fedezték. Olykor annyira tágan értelmezték az előírásokat, hogy még a nem jelentős költségkihatású gyalogjáró-építések pénzügyi fedezetét is az alapból merítették. Előfordult, hogy vasútvonal-áthelyezés költségeivel is terhelték az alapot. A Szeghalom–Töviskes útszakasz javítási munkáira pl. 5,7 millió Ft-ot engedélyeztek az alapból. Az állami gazdaság által építtetett út megrongálódásának helyreállításához a debreceni KÉV mindössze 0,5 millió Ft-tal járult hozzá. Igaz viszont, hogy a KÉV garanciális kötelezettsége időközben lejárt. A Veszprém külső pu.–Alsóörs vonal forgalmának közútra terelésével kapcsolatban pl. a meggyespusztai gyalogjáró megépítésének 155 ezer Ft-os költségét az alapból engedélyezték fedezni. (KB 1969. július 17-i ülés 5. sz. határozati javaslat.) A nyíregyházai villamos vasút megszüntetése címén engedélyezték, hogy a Nyíregyháza–Kemecse úti átkötés útépítési költségének 4,3 millió Ft-jából 2 millió Ft-ot az alap, s 2,3 millió Ft-ot a közúti főosztály viseljen.

Az alapot terhelő finanszírozás ellentétes az előírásokkal, mert nem vasútvonal-megszüntetésről, hanem ilyen áthelyezéséről volt szó. Az 55/1968. KPM utasítás II. 2. § c) (2) bekezdése szerint az alapból nem szabad fedezni olyan fejlesztési (korszerűsítési) költségeket, amelyek az üzemelés változatlan körülmények között való folytatása esetén – például forgalomtechnikai, forgalombiztonsági okokból – egyébként is felmerültek volna. Mégis Veszprém külső pu.–Alsóörs kis forgalmú vasútvonal megszüntetésével kapcsolatban a 7217. sz. Veszprém–Balatonalmádi összekötő út 5,7–6,4 km szakaszán (Szentkirályszabadja átkelés) az ívviszonyok javítására (három éles kiküszöbölése) az építési költségekhez 2 millió Ft-tal járultak hozzá az alapból. Az útbiztonsági szempontokat a közútra terelés tényétől függetlenül is érvényesíteni kell. Más esetekben és jelleggel is előfordultak az alapot vitathatóan terhelő finanszírozások. Ezekhez elszámoltatási problémák is kapcsolódtak. A Miskolc–Diósgyőr–Pereces–Baross akna és Miskolc– Diósgyőr–Lyukóbánya közötti vasútvonal forgalmának 1970. december 31-ig való megszüntetésével kap-

csolatban olyan előfeltételt szabtak, ami sem új útépítéssel, de még korszerűsítéssel sem kapcsolatos. Engedélyezték az alapból fedezni az 500 ezer Ft-os költséget, ami jórészt a Miskolc–Parasznya útból leágazó, a Baross akna környéki településeket kiszolgáló 1,1 km-es rossz út kátyúzásával, illetve ideiglenes jellegű javításával kapcsolatos. Az említett vasútvonal megszüntetésével összefüggő különféle létesítmények költségeire a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Tanács VB fejlesztési alapjára 5585 ezer Ft-ot és autóbuszok beszerzése címen a Miskolc Megyei Jogú Városi Tanács VB részére 3500 ezer Ft-ot engedélyeztek folyósítani. Ez utóbbi összegből azonban levontak 1200 ezer Ft-ot, amely összeg a közúti főosztályt illette, a város részére korábban elvégzett útkorszerűsítési, szanálási és közművesítési munkák ellenértéke címén. Az összegek átutalásáról még 1970-ben gondoskodtak, de ezek rendeltetésszerű felhasználását igazoló elszámoltatást mellőzték, azt elő sem írták.

A kis forgalmú vasútvonalak megszüntetésével szükségessé váló útépítések (korszerűsítések) költségigénye, illetőleg e költségek mértéke gyakran vita tárgyát képezte a koordinálóbizottság ülésein. Ennek oka, hogy nem mindig megfelelően előkészített témákat kényszerültek tárgyalni, a költségek megállapítása olykor nem volt eléggé megalapozott. Nem volt ritka, hogy a költségek viselésének módja nem az irányelveknek felelt meg, hanem az érdekelt szervek egymás közötti eseti megállapodásán alapult. A költségek nem az érdekeltségnek megfelelően, elvi alapon, hanem az alku eredményeként kerültek megbontásra. Az útépítési költségek viselésének meghatározásánál gyakran nem az előírások, a közlekedéspolitikai elvek érvényesültek, hanem a heves viták záró aktusaként a kompromisszumok kerültek előtérbe. A Taktaharkány–Újvilág kis forgalmú vasútvonal megszüntetésével kapcsolatban előírták, hogy a „Borsod-Abaúj-Zemplén megyével meg kell egyezni az útépítési költségek viselése tekintetében”. Végül a megye 2 millió Ft-ot vállalt a 6,6 millió Ft-os költségből, míg a különbözet az alapot terhelte.

A nem megfelelő felmérés vagy menet közbeni újabb igények érvényesítése számottevő kivitelezési többletköltségeket eredményez, amelyek rendszerint az alapot terhelik. Az ilyen esetek az utóbbi időben egyre sűrűsödtek. Veszprém külső pu.–Alsóörs kis forgalmú vasútvonal megszüntetésével kapcsolatban Alsóörs állomáson autóbuszmegállóhely-létesítés költségeire 250 ezer Ft-ot engedélyeztek az alapból felhasználni. Később mégis elfogadták az Uvaterv 2. sz. tervét, amely szerint az autóbusz-forduló és -végállomás költség-előirányzata 884 ezer Ft-ra emelkedett. A különbözetet, 634 ezer Ft-ot az alap terhére engedték folyósítani. A kivitelező azonban 1495 ezer Ft végszámlát nyújtott be, a koordinálóbizottság ez esetben már határozottan járt el, és nem járult hozzá a 611 ezer Ft-os többletköltségnek az alapból való finanszírozásához. Kisebb – más területet érintő – többletköltségek kifizetéséhez azonban hozzájárultak. Pl. Meggyespuszta autóbuszváró helyiség 60 ezer Ft-os előirányzatát 15,2 ezer Ft-tal, az Ivánbattyán és Kisjakabfalva autóbusz-forduló 80 ezer Ft-os előirányzatát pedig 23,6 ezer Ft-tal lépték túl az alap terhére. A koordinálóbizottság egyetlen ülésén, 1971. március 19-én öt vonal kapcsán együttesen 23,1 millió Ft-os többletköltséget engedélyezett az alap terhére.

Importanyag és -felár miatt jelentkező többletköltségek finanszírozását is az alapból oldják meg. Pl. a cseh–román és szovjet importkő felhasználásából, bitumenfelárból és egyéb műszaki szükségességből adódó többletköltségek. Ezek tekintetében egyébként nem mindig születnek határozott és következetes állásfoglalások. Az esetek többségében ezekkel az alapot terhelik, az elutasító döntés ritka. Nem voltak következetesek a többletköltségek fedezetéül szolgáló pénzügyi források meghatározásánál sem. Ugyanis hasonló esetben más-más pénzügyi forrást határoztak meg fedezetül. A Veresegyház–Gödöllő kis forgalmú vasútvonal forgalmának közútra terelése kapcsán pl. úgy határoztak, hogy 14 561 ezer Ft terheli az alapot, amelyből 2700 ezer Ft a Gödöllő Városi Tanács VB hozzájárulása. Ezenkívül a közúti főosztály kerete terhére 1240 ezer Ft-ot irányoztak elő. Rögzítették, hogy a KPM további költséget nem vállal. A többletköltségek azt terhelik, akik az építést megrendelték. Később mégis hozzájárultak a fenti vasútvonal megszüntetése előfeltételét képező utak, autóbusz-fordulók és váróhelyiségek kiépítésénél felmerülő 5720 ezer Ft többletköltségnek az alapból való finanszírozásához. Az indokolásból kitűnt a túllépés oka. Ez abból is adódott, hogy a tanács az útépítés engedélyében – a korábbi megállapodásoktól eltérő – nagyobb költségkihatással járó építések kivitelezését írta elő. Emellett az alapot más pénzügyi forrásból finanszírozott beruházások hiányzó fedezetének kiegészítésére is igénybe vették. További komplikációt okoz, hogy a korábban engedélyezett költségkereteket az új igények miatt kibővítik az alap terhére. A szeghalmi gazdasági vasút megszüntetésével kapcsolatos útépítésre pl. 10,9 millió Ft-ot engedélyeztek. A teljes bekerülési érték 31,3 millió Ft volt. A tervezett és tényleges költségeken az alap, illetve az érdekelt egyéb szervek pénzügyi forrásai az alábbiak szerint osztoztak (13. táblázat).

13. táblázat

	Tervezett költségek millió Ft	Tényleges költségek millió Ft
Alap	9,2	21,8
Hozzájárulás	1,7	10,5

Az ilyen esetek egyben a megalapozatlan felmérésekre, a kellő előrelátás hiányára is utalnak. Hasonló példák szép számmal lennének felsorolhatók. A korszerűsítések többletköltségét egyes esetekben az alapból fedezik (pl. a Szeghalom GV kapcsán), más esetekben pedig ezzel a közúti főosztály fenntartási keretét terhelik. (Pl. az Iregszemcse–Nagykóny GV forgalmának közútra terelése.) Ennek alapvető oka, hogy a többletköltségek felmerülése egyre gyakoribb, és ezek fedezésének problémája fokozódik. A helyi szervek olykor túlzott és nem megalapozott igényekkel lépnek fel. Ezt az alapot terhelő esetekben csak néha sikerült elhárítani. Egy körzetesítési feladat kapcsán az illetékes megyei tanács Csincsetanya–Mezőkeresztes közötti útszakasz megerősítésére vonatkozó igényét pl. elhárították. Olyan próbálkozásokkal is találkoztunk, hogy az amúgy is szűkös alapból hitelt terveztek folyósítani. Elvi állásfoglalás született, hogy a járműbeszerzések és építések céljaira a Volán Tröszt az alapból 50,2 millió Ft előlegben részesüljön azzal, hogy azt 1972. december 31-ig visszafizeti. Ez azonban

meghiúsult a pénzügyi főosztály e tárgyban végzett vizsgálata eredményeként. Úgy ítéljük meg azonban, hogy az igénykielégítés elmaradásához az alap pénzeszközének kimerülése is hozzájárult. A Volán Tröszt egyébként az alapból járműbeszerzést célzó juttatásban eddig nem részesült, de a juttatást a jövőben sem tartanánk indokoltnak (még hitelformában sem). A közútra terelés kapcsán ugyanis a Volán-járatok száma ugyan bővül, ez viszont az átlagos jövedelmezőségi szintet nem rontja.

IV. Javaslatok

1. Célszerű lenne a kis forgalmú vasútvonalak forgalma közútra terelésének, valamint a vasúti áruforgalom körzetesítésének 1973–1978. időszakra várható népgazdasági és alapra gyakorolt hatásait értékelni, az önfinanszírozás 1967. évben kialakított elveit és forrásait felülvizsgálni. Az Uvaterv tanulmányának megjelenése (1968. június) óta ugyanis számos összetételbeli, értékbeli változás következett be, és az alkalmazott számítástechnika is több tekintetben eltér a gyakorlatban alkalmazottól. Itt az eddigi gyakorlat (1969–1971) tapasztalatai s a területi vizsgálatok eredményei jól lehetnének hasznosíthatók, és lehetőséget adnának mind az elvek, mind a normák korszerűsítésére. A felmérés több vonatkozást tisztázhatna. Így az eredményjavulás címén az alapba való befizetési kötelezettség mértéke megváltozhat. Továbbá egységes számítástechnikát kellene alkalmazni a területi vizsgálatok és a tényleges pénzügyi elszámolások tekintetében. Jelenleg pl. az amortizáció számítása e két vonatkozásban egymástól eltérő szemléletben érvényesül.

2. Szükség lenne az 55/1968. KPM sz. utasítás 1. fejezet 1. § (2) bek. a) pontja utolsó bekezdését megváltoztatni oly módon, hogy az amortizációnak a Közlekedéspolitikai Alap képzésénél figyelembe vehető mértékét ne 3–5 éves időszakra, hanem csak egy évre előre határozzák meg. Ezt indokolnák a gyakori árváltozások, valamint a koordinálóbizottság engedélybizonylatai stabilabb pénzügyi bázisának megteremtése is. Emellett az is probléma, hogy a megszüntetésre ítélt kis forgalmú vasútvonalak amortizációjának az alapba be nem helyezett részét a fejlesztési alapban más beruházási célokra kötik le.

3. Javasoljuk amellett felülvizsgálni az érvényben lévő – eredményjavulással kapcsolatos – elszámolási rendtől eltérő befizetések indokoltságát is. Az Ágfalva–Sopron közötti vasútvonal személyforgalmának 1968. évi megszüntetése következtében ugyanis mellőztek 4 millió Ft-ot eredményjavulás címén az alapba befizetni. A Miskolc–Pereces keskeny nyomközű vasútvonal megszüntetése kapcsán eredményjavulás címén 13,5 millió Ft-tal kisebb összegben teljesítették a befizetést.

4. Módot kellene találni arra, hogy a területi vizsgálatokat végző bizottságokban a minisztérium, illetve szakszervei olyan képviseletet nyerjenek, hogy a népgazdasági érdekeket a helyi érdekekkel szemben határozottabban érvényesíthessék. Helyes lenne ugyanakkor a koordinálóbizottság ülésein a Pénzügyminisztérium és az Országos Tervhivatal meghívottként való részvételét is biztosítani.

5. A forgalomátterelés, illetve körzetesítés végrehajtása következtében előnyösebb, korszerűbb helyzetbe kerülő vállalatok, gazdaságok és tanácsok az eddiginél szélesebb körű és nagyobb mértékű érdekeltségét a költségek vállalásában és fedezetében a jövőben az eddiginél határozottabban indokolt biztosítani.

6. A rendeltetésszerűség egyértelműbb megítélése céljából szükséges, hogy az alapból folyósított hozzájárulások felhasználásáról az érdekelt szervek tételesen számot adjanak.

7. Végérvényesen el kellene dönteni, s a szabályozásokban is kifejezésre juttatni, hogy a közútra terelés és körzetesítés kapcsán az új közútépítések költségein kívül milyen egyéb költségekkel terhelhessék az alapot. Ennek eldöntésénél számolni kell azonban az állami költségvetést kímélő szempontokkal is. Nem lenne indokolt ennek kapcsán az országos közutak korszerűsítési és fenntartási keretét növelni. Annak azonban fokozottabban kellene érvényt szerezni, hogy „korszerűsítés" címszó alatt szoros értelemben vett útjavítási (pl. kátyúzási), fenntartási tevékenység költségeivel ne terhelhessék az alapot.

(aláírás nélkül)

Pénzügyminisztériumi revizorok jelentése a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közlekedéspolitikai Alapjának ellenőrzéséről, 1972 június. MOL XIX–H–1–pp 2. 62. doboz. Hat gépelt oldal, másolat. Mellékletek nélkül.

51

MAGYARORSZÁGNAK A DUNA–MAJNA–RAJNA-CSATORNÁHOZ FŰZŐDŐ ÉRDEKEI

1972–1981

Magyarországnak az egységes európai belvízi útrendszer kiépítéséhez, a Duna–Majna–Rajna-csatorna hajózáshoz fűződő érdekei háttérbe szorultak a külpolitikai megfontolások mögött. A csatorna ügye két ellenérdekelt táborra osztotta a Duna menti országokat.

A Duna–Majna–Rajna-csatorna megépítésének magyarországi következményeivel, illetve hatásaival az NGKB már 1972. december 8-ai ülésén foglalkozott. A hazai közvélemény 1973. június 26-án, a kiskörei vízlépcső felavatásán értesült ennek várható magyarországi hatásáról. Az Országos Vízügyi Hivatal elnöke avatóbeszédében kitért a Duna–Tisza-csatorna tervezett megépítésére, s azt vizionálta, hogy a Tisza-parti települések mentén folyamtengeri hajók fognak közlekedni, és így az Alföld is bekapcsolódhat Európa víziút-rendszerének vérkeringésébe.

A Külügyminisztérium szocialista világrendszer referatúrája 1977. november 14-én hétoldalas összefoglalót készített a Duna–Majna–Rajna vízi út kiépítésével kapcsolatos kérdésekről. A dr. Farkas Imre által aláírt összefoglaló szerint: „a DMR jelentőségét hazánk számára növelheti az 1990-ig tervezett tiszai csatornázás elvégzése és a Duna–Tisza-csatorna megépítése is, amellyel kialakul az ország kelet–nyugati víziút-tengelye. Ez a tiszai rendszer nagy fontosságú lehet a jövőben azért is, mert lehetőséget biztosít a Szovjetunióból származó nyersanyagimportunk nagyobb mértékű vízi útra terelésére, másrészt pedig – a DMR-csatorna vonatkozásában – a Szovjetunió export–import szállítása nyugati relációjának egy részét bonyolíthatja le." (MOL XIX–J–1–t 2. doboz.) A Külügyminisztérium úgy ítélte meg, hogy „Magyarország gazdaságilag érdekelt az egységes európai víziút-hálózat létrehozásában, beleértve természetesen a Duna–Majna–Rajna összeköttetés megvalósítását is. Ugyanakkor az ebből eredő előnyök realizálását alá kell rendelnünk külpolitikánk általános elvi célkitűzéseinek, és a szocialista országokkal együttesen kialakított álláspont és követendő gyakorlat alapján kell cselekednünk."

A Rajnát a Dunával összekötő Majna–Duna-csatorna 1992. szeptember 25-én nyílt meg a forgalom előtt. Ezzel megteremtődött az Északi-tenger és a Fekete-tenger közötti belvízi összeköttetés. A Duna–Tisza-csatorna immár két évszázados eszméje időről időre azóta is felbukkan a közlekedéspolitikai közbeszédben.

A) Előterjesztés a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bizottságának 1972. november

A Német Szövetségi Köztársaság területén épülő, 158 km hosszú Duna–Majna–Rajna-csatorna 1981. évre tervbe vett megnyitásával megvalósul a Duna és a Rajna–Majna vízrendszerének összeköttetése, létrejön az Északi- és Keleti-tengert a Fekete-tengerrel összekötő, hajózható transzkontinentális vízi út (DMR vízi út).

A DMR nemzetközi vízi út létrehozása megvalósítja az Európai Biztonsági Konferencia keretében szocialista oldalról felvetni tervezett gazdasági együttműködési feladatok egyikét (a közlekedési hálózatok összekapcsolása), és hozzájárul az összeurópai gazdasági együttműködés fejlesztéséhez. A DMR vízi út gazdasági jelentőségét mutatja, hagy az idevágó vizsgálatok alapján a két vízi utat összekötő csatornán mintegy évi 14 millió tonna áruforgalommal számolnak, amelyből kb. 8 millió tonnára becsülhető a dunai és a rajnai országok közötti áruforgalom. Az 1970. évi adatok szerint a Rajnán a hajópark teljesítőképessége és a szállított árumennyiség közel ötször, az egy folyamkilométerre jutó forgalomsűrűség pedig tizenegyszer volt nagyobb, mint a Dunán; mindkét vízi úton az áruszállítás évről évre növekvő tendenciát mutat, amely az összekapcsolás révén előreláthatóan még erőteljesebben fog növekedni. A Duna jobb kihasználásával, a külkereskedelmi áruk fokozottabb Dunára terelésével a szocialista államok érdekelt szervei is foglalkoznak a KGST-ben, és a kétoldalú együttműködésben is. A természetes vízi út olcsóbbsága mellett ezt indokolja a rendelkezésre álló folyami hajópark jobb kihasználása, a vasutak időszakos tehermentesítése és devizakímélési, illetve -bevételi szempontok.

Az európai országok kölcsönös árucseréje mellett növelheti a DMR vízi út forgalmát a Lash-rendszer elterjedése is, amely lehetővé teszi a közvetlen átrakás nélküli árutovábbítást a tengerentúli és a folyami kikötők között (a Lash-rendszerben a folyókon tolóhajókkal továbbítható, 265–385 t hordképességű dereglyéket – úszó konténereket – használnak, amelyeket a torkolati kikötőben a tengerjáró hajókba raknak; egy óceánjáró teherhajó 65-70 dereglyét is képes felvenni).

A jelenleg érvényben lévő nemzetközi megállapodások értelmében a Dunán és a Rajnán – mint nemzetközi vízi úton – valamennyi ország kereskedelmi hajója szabadon közlekedhet. A két vízi útrendszert összekötő Majna és az abból kiágazó csatorna azonban – amennyiben nem jön létre erre vonatkozó új nemzetközi megállapodás – a Német Szövetségi Köztársaság jelenlegi álláspontja szerint nemzeti (belső) vízi útnak minősül, amelyen a hajózás feltételeit az NSZK állapítja meg. A DMR vízi út használata szempontjából tehát központi kérdés, hogy a dunai országok – és ezen belül elsősorban a szocialista országok – kellő időben megfelelő lépéseket tegyenek annak érdekében, hogy az új vízi utat teljes hosszában valamennyi ország hajózása egyenlő feltételek mellett használhassa, és ennek megfelelően Majna és a Duna–Majna-csatorna nemzetközi, illetve nemzetközi érdekű vízi útnak minősüljön.

A megoldás lehetősége döntő mértékben politikai síkon bontakozhat ki.

Szovjet részről ismételten hangsúlyozták a DMR vízi út megnyitásának politikai jelentőségét és a szocialista országok részéről egységes álláspont kialakításának szükségességét.

A szocialista államok között minisztériumközi és vállalatközi szinten egyaránt folytak egyeztetést előkészítő tárgyalások. Elérkezett azonban az az idő, hogy szervezetté, irányítottá tegyük a szocialista államoknak a teljes DMR vízi út, illetve a Majna és a Duna–Majna-csatorna nemzetköziesítésének megoldására irányuló törekvéseit és meghatározzuk a teendőket, annak érdekében, hogy a Duna Bizottságban, az EGB-ben valamennyien egységesen koordinált álláspontot tudjunk képviselni. Értesüléseink szerint osztrák részről is készek velünk együtt-

működni, és vannak olyan információink, hogy francia és holland részről sem osztják az NSZK álláspontját, hogy a Duna–Majna-csatorna NSZK nemzeti víz legyen. A nemzetköziesítés kérdésében abból kell kiindulni, hogy a két víziút-rendszert összekötő Majna-csatornázás és a kiépítés alatt álló Duna–Majna-csatorna – a fennálló nemzetközi egyezmények közvetett értelmezése alapján – „nemzetközi", illetve „nemzetközi érdekű" vízi útnak volna minősíthető, azonban erre vonatkozó hatályos nemzetközi érvényű megállapodás jelenleg nincs.

A vízi út a Német Szövetségi Köztársaság területén és költségén épül, és azt az NSZK nemzetközi használatra épített nemzeti vízi útnak tekinti, amelyen a hajózás feltételeit, illetékeit stb. maga határozza meg. Természetesen mind az NSZK, mind az új vízi út használatát igénylő államok egyaránt tisztában vannak azzal, hogy a DMR vízi útnak a nemzetközi hajózás számára való megnyitása és üzemeltetése az NSZK-nak is elsőrendű érdeke, és ezek az érdekek majd a csatorna használatát szabályozó rendelkezésekben is megnyilvánulnak, e tekintetben az érdekelt felek már most, az építés időszakában igyekeznek előnyös pozíciókat biztosítani a maguk részére. Megállapítható az NSZK-nak az a törekvése, hogy az új csatornán való hajózás feltételeit az egyes érdekelt országokkal megkötendő bilaterális egyezmények formájában szabályozza, ami lehetőséget nyújthat egyes országok részére különleges előnyök biztosítására és mások diszkriminálására.

Megítélésünk szerint a DMR vízi utat használó országoknak – ezen belül a szocialista országoknak különösen – az az alapvető érdekük, hogy az egész transzkontinentális vízi utat – tehát a Duna–Majna-csatornát is – valamennyi ország nemzetközi egyezményes rendelkezésekben biztosított egyenlő feltételek mellett használhassa. Ez a politikai célt különböző taktikai (nemzetközi jogi) módszerrel lehet megközelíteni.

Az egyik lehetséges megoldásként elképzelhető, hogy az érdekelt országok egy, az egész DMR vízi útra kiterjedő nemzetközi megállapodást kötnének. Az egyezményt a Duna és a Rajna menti parti államok nemzetközi konferencián munkálnák ki. E megoldás előnye, hogy egyrészt a Duna Bizottság és a Rajna Bizottság nehezen összehangolható együttműködése elkerülhető lenne (Franciaország, Belgium és az USA mint a Rajna bizottsági államok nem ismerték el eddig a Duna Bizottságot, az NSZK ugyan még 1964-ben kérte a felvételét a Duna Bizottságba, amelyre a szocialista országok nyilatkoztak, hogy készek a kérdést megtárgyalni, de az NSZK azóta erre nem tért vissza), másrészt a Duna és Rajna menti államok feltehetően szívesen hoznának létre egy új, az egész DMR vízi útra egységesen kiterjedő egyezményt. (A Rajna-jogszabályozás lényegében az 1919. évi versailles-i békeszerződésben rögzített rendelkezésekre épült, és az 1948. évi belgrádi konvenció alapján kialakult Duna-jogszabályozás is elsősorban a vízi közlekedés szempontjainak szem előtt tartásával alakult ki, ezzel szemben ma már általánosan elfogadott álláspont, hogy valamely nemzetközi vízi út jogszabályozását célszerű a többcélú vízhasználat szempontjai szerint rendezni.)

A DMR vízi útra vonatkozó új nemzetközi megállapodás egyértelműen meghatározná e víziút-rendszer nemzetközi közlekedésjogi státusát a jelenleg érvényes nemzetközi joggyakorlat szellemében:
– a kereskedelmi hajózás szabadsága minden lobogó számára;
– a parti államok szuverenitása a területükön fekvő vízszakasz felett;

– a folyamigazgatási jognak kizárólag a parti államokat megillető gyakorlása;
– a parti államok erejét meghaladó rendkívül magas építési, illetve fenntartási költségeknek illeték formájában történő részbeni átháríthatósága a hajóutat igénybe vevőkre;
– a vízközösségi jogelv alkalmazása az egyéb – több parti állam érdekét érintő – vízhasználat (vízkivétel, vízduzzasztás, vízszennyezés) tekintetében.

A másik megoldás az lenne, hogy az NSZK-t mint Duna menti államot felvennék a Duna Bizottságba, ezt követően a Duna Bizottság és a Rajna Bizottság tagállamai közösen dolgoznák ki a Duna–Majna-csatorna és a csatornázott Majna-meder státusát szabályozó nemzetközi egyezményt.

Meg kívánjuk itt jegyezni, hogy ez csak a Duna–Majna-csatorna jogrendjét szabályozó nemzetközi egyezmény, és a két nemzetközi folyamrendszer eltérő jogrendjének koordinálására szolgáló jogszabályozás nem pótolhatja azt a hiányosságot, hogy mind a Rajna-jogrend, mind a Duna-jogrend elavult és továbbfejlesztendő.

Mivel a Rajnán ez ideig még nem közlekedtek hajók magyar lobogó alatt (viszont a Dunán a nyugati vállalatoknak kellő tapasztalatuk van a saját lobogó alatt hajózásban), ezért a jelenlegi, nemzetközi jogi szempontból még nem rendezett helyzetben a Mahart első lépésként – 1973-tól – magyar lobogó alatt egy önjáró hajóegységet kíván üzemeltetni a Rajnán, megfelelő tapasztalatszerzés céljából.

A szovjet, csehszlovák, bolgár és magyar hajózás közös hajózási igazgatóság létrehozását fontolgatja, aminek alapján egyeztetett hajótípusokból álló közös folyami flotta üzemelne 1981-től kezdődően a DMR vízi úton. A dunai hajózási vállalatok igazgatói konferenciájának októberi burgaszi ülésén ennek alapján a Mahart javaslatot tett a „Bratislavai Egyezményben részes dunai hajózási társaságok közötti együttműködés új formái"-ra, amivel az egyezményben részes társaságok egyetértettek, és munkacsoportot hoztak létre a közös üzemeltetésére vonatkozó együttműködési formák kidolgozására. A megállapodás előreláthatólag 1975–1976. évek során ölthetne végleges formát, és ennek alapján az együttműködő vállalatok megfelelő üzemeltetési feltételei kialakíthatók lennének. A közös hajópark továbbfejlesztésére a gyakorlati üzemeltetés kedvező tapasztalatai alapján kerülne sor.

A Duna magyarországi szakaszának komplex vízgazdálkodási fejlesztése

A Duna–Majna–Rajna vízi út megnyitását követően a Duna hajóforgalmának erőteljes növekedésével számolhatunk. A jelenleg különálló dunai és rajnai vízi utak hajóforgalma lényeges[en] eltérő képet mutat (1970-ben a Dunán 55 millió tonna, a Rajnán pedig 272 millió tonna volt a forgalom), azonban a Dunán a hajózási teljesítmények az utolsó tíz év alatt megkétszereződtek. Várható, hogy a Vaskapu-vízlépcső és az újabb osztrák vízlépcsők hatására az eddiginél gyorsabb lesz a fejlődés.

Szovjet részről ezt felismerve, a KGST közlekedési állandó bizottságában javaslatot tettek olyan új Duna-torkolati kikötő létrehozására, mely lehetővé tenné, hogy 80 000 dwt-s[1] tengeri hajókról 1000–1500 dwt-s folyami bárkákra közvetle-

1 Dead-weight tonnage: tonnában kifejezett teljes terhelés.

nül rakhassanak át ömlesztett, darab- és konténeres árukat. A kikötő létesítésének költsége 7,5 millió tonna kapacitás esetén 294 millió Rbl, 6 millió tonna kapacitás esetén 241 millió Rbl. A szovjet fél érdeklődéssel várja többek között tőlünk is azt a hivatalos bejelentést, hogy érdekeltek vagyunk a kikötő létrehozásában, amennyiben folyami hajóink a legközelebbi folyami úton a tervezett kikötőt meg tudják közelíteni. A vízi út optimális kihasználhatóságának feltétele, hogy a Duna átbocsátóképessége megegyezzék a csatlakozó vízi út rendszerével, melynek jellemzője, hogy állandóan közlekedhetnek rajta 1000–1500 tonna hordképességű, 75–85 méter hosszú, 10–11 m szélességű és 2,3–2,5 m merülésű hajók.

Jelenleg a német, az osztrák, a csehszlovák–magyar, a magyar és a jugoszláv Duna-szakasz egyes részein a legkisebb hajózási vízszint esetén kialakuló hajóút kedvezőtlenebb a Duna–Majna–Rajna-csatornánál. Kisvízi időszakban a Duna gázlós szakaszain is elsősorban a rajka–gönyűi szakaszon 14–17 dm körüli mélységek is előállhatnak (ez annyit jelent, hogy az ún. Európa-hajók az év 4–6 hónapjában csak fél terheléssel közlekedhetnek a kritikus Duna-szakaszon). A DMR-csatorna belépése folytán tehát a folyószabályozási munkákat gyorsítani kell, és meg kell valósítani a Duna csatornázását vízlépcsők építésével. Ez a német és osztrák Duna-szakaszon, valamint a jugoszláv–román, illetve román–bolgár megállapodások szerint a Duna alsó szakaszán már folyamatban van.

A Rajka–Gönyű közötti – jelenleg legnehezebben hajózható – magyar–csehszlovák Duna-szakaszon az EGB IV. kategóriájú hajóútméreteket csak vízlépcső építésével lehet megvalósítani. Erre vonatkozóan külön előterjesztés készült a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére. A Budapest alatti Duna-szakasz hajózási viszonyai folyószabályozással javíthatók.

A dunai vízi út fejlesztésére vonatkozó magyar–csehszlovák tervezett intézkedésekkel összhangban kívánatos lenne nemzetközi együttműködés keretében közös programot kialakítani és megvalósítani.

A DMR vízi úthoz kapcsolódó hazai vízi utak

A DMR vízi út megnyitása kapcsán előtérbe kerülnek a csatlakozó hazai – mindenekelőtt a tiszai és a tervezett Duna–Tisza-csatorna – vízi utak nemzetközi közlekedésjogi, közlekedéspolitikai és gazdasági kérdései. A Tiszán 1973-ban üzembe helyezik a kiskörei vízlépcsőt, Jugoszláviában pedig 1975-ben a Novi Bečej-i vízlépcsőt. A két vízlépcső közötti Tisza-szakaszon az előírt hajózóút-méreteket a tervezett csongrádi vízlépcső állítja elő, amelynek megépítése az 1980-as évek elejére várható. Ezzel a Tisza Záhony–Komoró térségétől Titelig hajózhatóvá válik az európai IV. vízi út kategóriának megfelelő 1360 tonnás vízi járművekkel.

A belgrádi konvenció nem tartalmaz rendelkezéseket a Duna mellékfolyóira vonatkozóan, felmerülhet azonban a Tisza nemzetközi vízi úttá való nyilvánításának igénye. A nemzetközi hajózás szabaddá tételével kapcsolatos közlekedéspolitikai, illetve közlekedésgazdasági következmények még nem mérhetők fel egyértelműen. A víziútrendszer távlati kiépítésével azonban számolni kell, és ezért a közlekedésgazdasági tényezőket indokolt részletes vizsgálatokkal föltárni. A Duna–Tisza-csatorna (DTCS) tanulmányterve – amelyet az OMFB is vizsgált – többcélú létesítmény megvalósítását irányozza elő, amely komplex

módon szolgálja a Tisza-völgy vízpótlását, a Duna–Tisza köze és a Tiszántúl öntözését és a vízi közlekedést. Jelentős szerepe van a mezőgazdaság, az ipar és a települések fejlesztésében. A beruházási költségek – az egységes európai víziútrendszer IV. kategóriájának megfelelő méretek alapulvételével – az 1970. évi árszinten mintegy 6 milliárd forintra tehetők.

Előzetes becslések szerint – feltételezve a tiszai hajóút megvalósítását – a vízi útra terelhető belföldi, export- és importszállítások volumene a csatorna megépítése után 10-15 évvel mintegy 5-10 millió tonnára tehető. A DTCS gazdasági hatékonyságának vizsgálatára a jelenlegi nem értékarányos tarifák nem alkalmasak. Az önköltség alapján való vizsgálat sem ad reális alapot a számításra, mivel a fuvarozási versenyben az egyes szállítási alternatívák a különböző preferenciák miatt nem indultak egyforma esélyekkel.

A Duna–Tisza-csatorna jelentősége növekszik, ha nemzetközi vízi útként vesszük figyelembe. A Duna–Majna–Rajna-csatornával megnyíló transzeurópai víziút-rendszerhez csatlakozva, a Záhony térségéből feltételezett nyugati irányú tranzitforgalomnál a csatorna 1200 km hajóút-rövidítést jelent a Reniből kiinduló dunai hajózási útvonalhoz képest. Arra vonatkozóan, hogy a Szovjetunió nemzetközi szállításaiból mekkora forgalom várható a DTCS-n, pontos adatok jelenleg nem állnak rendelkezésre. Feltehető azonban, hogy a DTCS kiépítésével megnyíló vízi út a jelenleg Záhonyon átjövő vasúti tranzitszállítások egy részét magához vonzaná. A DMR vízi út várható megnyitásával kapcsolatos közvetlen intézkedéseket illetően tehát abból kell kiindulni, hogy a DMR vízi út hatékony kihasználása a magyar népgazdaságnak is érdeke, és indokolt a kapcsolódó vízi utak fejlesztésének részletes vizsgálata is.

Célszerűnek tartjuk, hogy az előadottakat figyelembe véve az illetékes magyar szervek, elsősorban a külügyi, vízügyi és a közlekedési főhatóságok vonalán folyamatosan tartsák e kérdést napirenden, és a különböző nemzetközi fórumokon segítsék elő a magyar érdekek érvényesülését. Ehhez, a szocialista országok között e kérdésben kialakuló két- és sokoldalú együttműködés lehetőségeire és az annak kereteiben összehangolt álláspontra kell támaszkodni, a Duna menti államokkal egyeztetett lépéseket aktívan, szükség szerint kezdeményezést is vállalva kell a kérdéssel foglalkozó európai nemzetközi szervezetekben (ENSZ, EGB, Duna Bizottság) megtenni.

Határozati javaslat

A nemzetközi gazdasági kapcsolatok bizottsága a tájékoztató jelentést tudomásul veszi, és felkéri a közlekedés- és postaügyi minisztert, valamint az Országos Vízügyi Hivatal elnökét, hogy a DMR vízi út megnyitásával kapcsolatos kérdésekről – az érdekelt felek közötti tárgyalások előrehaladása után – újból tájékoztassa az NGKB-t.

A közlekedési miniszter és az Országos Vízügyi Hivatal elnökének előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére a Duna–Majna–Rajna vízi út megnyitásával kapcsolatos kérdésekről, 1972. november. MOL XIX–A–90–a 1972. december 8. Tíz gépelt oldal, másolat.

B) Előterjesztés a Gazdasági Bizottságnak
1981. március

A Német Szövetségi Köztársaság Európa legnagyobb forgalmú vízi útját, a Rajnát a Majnán keresztül 677 km hosszú csatornarendszer építésével összeköti Európa leghosszabb vízi útjával, a Dunával (1. melléklet).[2] A csatorna megnyitása 1990 körül várható, amennyiben a tervezett beruházási ütemet tartani tudják. A nyugatnémet szövetségi kormány csökkenteni tervezi a csatorna beruházásához való hozzájárulását, ami egyes hírforrások szerint a megnyitás 2000-ig történő elhalasztását eredményezheti. A Duna–Majna–Rajna- (DMR-) csatorna üzembe helyezésével az Északi- és a Fekete-tengert összekötő, 3500 km hosszú transzeurópai vízi út jön létre, amely új versenyútvonalat kínál majd az európai áruszállítások számára, azok egy részének a vízi útra való átterelődésével.

I. Gazdasági érdekeltségünk

A víziút-rendszer és benne a DMR használatához fűződő gazdasági érdekeltségünk mértéke a nyugat-európai országokkal való kapcsolataink fejlődésétől függ. A DMR megnyitása után a víziút-rendszerre átterelhető évi 1,5 millió tonna import- és 0,2 millió tonna export-árumennyiségből összességében reálisan évi kb. 700-800 ezer tonna magyar áru vízi szállításával számolhatunk a jelenlegi becslések szerint. Az áruszállítási és forgalmi előrejelzést, valamint a különböző szállítási módozatok tarifális összehasonlítását a 2. melléklet tartalmazza. Ebből látható, hogy az európai víziút-rendszer megnyitása után lehetővé váló vízi szállítás esetén az említett árumennyiség fuvarozásával járó évi 900–950 millió Ft, nagyrészt tőkés devizában fizetendő vasúti fuvarköltséghez képest megtakarítás érhető el, egyrészt a vasútinál alacsonyabb hajózási fuvardíjszint, másrészt a fuvardíjak alacsonyabb devizatartalma következtében. Az egy tonnára jutó fuvarköltségek összehasonlítása azt mutatja, hogy a víziút-rendszer megnyitásával lehetővé váló tiszta vízi úti szállítás fuvarköltsége kb. a fele a vasúti fuvardíjaknak, konvertibilis devizatartalma pedig azokénak kb. 1/6-a (tiszta tőkés vasúti futás esetén), illetve kb. 1/4-e (szocialista, majd tőkés vasúti futás esetén).

A létrejövő európai víziút-rendszer belépésével párhuzamosan megnövekvő dunai forgalom kihasználása – megfelelő feltételek rendelkezésre állása esetén – addicionális bevételek forrásává válhat. Kétségtelen ugyanakkor, hogy általánosságban a vízi szállítás a vasúthoz képest lassúbb eljutást tesz lehetővé (ideális körülmények között a vasúti eljutás 3–5 nap, vízi úton pedig 20 nap). Az áruk jó része (főként a tömegáruk) azonban érzéketlen a fuvarozási időre, a fuvardíj nagyságára, valamint a fuvardíjaknak az áru árában képviselt hányadára viszont nem.

2 A mellékleteket nem közöljük.

II. A víziút-rendszer használatával kapcsolatos fő problémák

Az itt és a mellékletben vázolt gazdasági érdekeink realizálhatóságát azonban ma még több jogi és politikai jellegű probléma akadályozza.

1. Jogi problémák. A rajnai hajózás rendjét szabályozó 1868. évi mannheimi egyezményben részes országok (Anglia, Belgium, Franciaország, Hollandia, NSZK, Svájc) által 1979. október 17-én aláírt 2. sz. kiegészítő jegyzőkönyv a Rajnán a szabad hajózást csak a Rajna menti és a közös piaci országok számára teszi lehetővé, minden más ország számára a hajózást a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (RHKB) által meghatározott feltételekhez, illetve az érintett országok közötti (az RHKB-val előzetesen egyeztetett) megállapodáshoz köti.

A DMR-csatornarendszert saját területen, saját eszközeivel megvalósító NSZK a csatornát nemzeti vízi útnak tekinti, és azon a hajózást csak kétoldalú megállapodásban rögzített feltételekkel hajlandó engedélyezni. A dunai hajózás tekintetében az NSZK – nem lévén részese a dunai hajózás szabadságát kimondó 1948. évi belgrádi egyezménynek – a Duna Kelheim–Regensburg, illetve újabban Passauig terjedő szakaszát szintén nemzeti vízi útnak tekinti. A hajózást Regensburgig a kölcsönösség alapján, a további szakaszon kétoldalú egyezményben kívánja szabályozni, vagy ilyenek hiányában eseti engedélyhez kötni.

2. Műszaki képesítési és hajóokmány-problémák. Az új víziút-rendszeren történő hajózásra felkészülés megköveteli az eltérő dunai és rajnai előírásrendszerek kellő időbeni egységesítését és a hajószemélyzet részére megfelelő gyakorlat szerzését. Ez a Duna és a Rajna menti államok megegyezését igényli, az ENSZ EGB belső szállítási bizottságban vagy a Duna Bizottság (DB) és az RHKB közreműködésével.

III. A DMR használatát lehetővé tevő megoldási változatok

E problémák megoldása az érdekelt országoknak az RHKB-val, illetve az NSZK-val való megállapodást igényli. Négy Duna menti szocialista ország (BNK, MNK, SZSZSZK, CSSZSZK) képviselői ezért vizsgálták e megállapodás lehetőségét, valamint azt, hogy ki léphetne fel a tárgyalásokon a többi állam részéről az RHKB, illetőleg az NSZK tárgyalópartnereként. A szakértők három megoldási változatot elemeztek:

1. Sokoldalú megállapodás az összes érdekelt ország között. Sokoldalú megállapodás kötését, sőt a kérdések sokoldalú tárgyalását is az NSZK ismételten és határozottan elutasította.

2. Háromoldalú megállapodás a dunai országok érdek-képviseleti szerve és az RHKB, illetve az NSZK között. Ilyen tárgyalásokon a dunai országok képviseletében elsősorban a DB léphetne fel. Minthogy azonban a DB-nek az 1948. évi belgrádi egyezmény értelmében gazdasági jellegű funkciója és hatásköre nincs, az ilyen gazdasági kérdésekben való tárgyalásokhoz hatáskörének az egyezmény módosításával való kiterjesztésére lenne szükség. Ez azzal a veszéllyel jár, hogy egyes országok a kezdeményezést az egyezmény teljes felülvizsgálatára használnák fel, ami annak számunkra kedvezőtlen módosulásához vezetne anélkül, hogy a hatáskör bővítését elérhetnénk. Ausztria, Jugoszlávia és Románia sem ért

egyet azzal, hogy a DB az RHKB és az NSZK tárgyalópartnere legyen. Ausztria már megkötötte az NSZK-val a Duna NSZK-szakaszára és a DMR-csatornára is kiterjedő általános belvízi hajózási megállapodást. Románia egyet nem értésének fő oka, hogy az 1983-ban megnyitni tervezett Duna–Fekete-tenger-csatornát szintén nemzeti vízi útnak tekinti, és arra számít, hogy viszonossági alapon tud megegyezni a DMR használatáról. A szovjet fél ilyen körülmények között az érintett országok képviseletét az említett tárgyalásokon egy újonnan alapítandó szervezetre kívánja bízni, amelyet a KGST alapokmányában foglaltaknak megfelelően az érdekelt négy ország kormányközi megállapodásával kellene létrehozni, előirányozva abban más országok csatlakozási lehetőségét is. A szovjet álláspontot egyértelműen támogatják a csehszlovák és a bolgár felek is.

3. Kétoldalú megállapodások az érdekelt országok között. Az új víziút-rendszeren való hajózás kétoldalú szabályozását a fenti négy Duna menti szocialista ország 1974. évi szófiai konzultációja, amely először foglalkozott a DMR-en történő hajózás kérdésével, nem zárta ki, de két alapelvet rögzített:

- a megállapodások nem határozhatják meg a DMR-csatorna jogi státusát;
- a megállapodás megkötésekor figyelembe kell venni a Nyugat-Berlinre vonatkozó egyeztetett szocialista álláspontot.

A négy ország 1974 óta – a körülmények lényeges változása következtében – felvette a kétoldalú kapcsolatokat az NSZK-val, és egymást erről időszakonként tájékoztatják. A BNK 1980-ban tárgyalásokat kezdett az NSZK-val általános közlekedési egyezmény kötéséről.

A CSSZSZK és az NSZK közötti kétoldalú belvízi hajózási egyezmény aláírás előtti stádiumában van. Az egyezménytervezetben nyitott kérdés még a nyugatberlini záradék, a tranzitszállítások NSZK által kívánt 50-50%-os megosztása. A németek az egyezmény mellékletében tüntették fel azon vízi utak jegyzékét, amelyekre az kiterjed. Ebben a DMR is szerepel. A csehszlovákok javasolják a melléklet elhagyását, azzal, hogy a vízi utakról az egyezmény végrehajtásával foglalkozó vegyes bizottság esetenként állapodna meg. Az SZSZSZK először 1973-ban, majd hosszabb szünet után 1980 októberében folytatott kétoldalú tárgyalásokat az NSZK-val. A DMR-t a szovjet fél is elismeri nemzeti vízi útnak, de elzárkózik az elől, hogy a csatorna használatáról kétoldalúan állapodjanak meg. Magyar részről eddig csak a jelenleg hajózott, Regensburgig terjedő Duna-szakaszon való hajózásról folytattunk kétoldalú tárgyalást az NSZK-val, a DMR-ről nem.

IV. Magyar álláspont a megoldási változatokról

1. A létrehozni javasolt új nemzetközi szervezet véleményünk szerint nem lehet működőképes, minthogy az NSZK, amely csak kétoldalú megállapodásokra hajlandó, nem fogja azt tárgyalópartnerként elfogadni, és így létrehozásának legfőbb célja nem valósul meg. Emellett ilyen szervezet létesítése és tevékenysége negatív hatással lenne a Duna Bizottságra, gyengítené működőképességét, párhuzamosságokat hozna létre a dunai hajózási vállalatok szerződéses együttműködésében is, és megakadályozná vagy legalábbis lassítaná az NSZK-val a kétoldalú megállapodásunkat. Magyar szempontból az új szervezet létrehozásának további hátrányai is lehetnek, mégpedig:

- megzavarhatja, végső esetben meg is akadályozhatja jól fejlődő gazdasági-hajózási kapcsolatainkat az NSZK-val, és ezzel devizabevételtől foszthatná meg a magyar népgazdaságot;
- létrehozása esetén tarifális, jövedelmezőségi és hajópark-üzemeltetési szempontból is kedvezőtlen hatásokkal járna hajózásunk számára;
- létrehozása egyszeri és folyamatos pénzügyi kiadásokkal járna, amelynek mértéke egyelőre még nem ismert.

Az új nemzetközi szervezet előnyei a magyar népgazdaság, illetve a hajózás számára nem mutathatók ki, hátrányai viszont már most is láthatók. Ezért az új szervezet létrehozásában való részvételünket nem tartjuk gazdaságilag indokoltnak.

2. Kétoldalú megállapodások. Kétoldalú hajózási megállapodások kötését az MNK–NSZK diplomáciai kapcsolatok felvétele utáni feladatokat meghatározó 3095/1974. és 3096/1974. sz. MT-határozatok előírják. Ezek alapján több éve folynak tárgyalások a Regensburgig terjedő Duna-szakaszon való hajózásról szóló miniszteri szintű megállapodás kötéséről. Az előterjesztésben taglalt gazdasági érdekeltségünkre tekintettel a DMR-csatornán, illetve a Duna NSZK-szakaszán való hajózás kérdéseinek rendezésére az NSZK-val a kétoldalú megegyezést elfogadható megoldásnak tartjuk. Mindkét esetben azonban komoly politikai problémák jelentkezésével kell szembenéznünk. Gazdasági érdekünk, hogy az utóbbi években az NSZK-val a dunai szállításban kedvezően fejlődő hajózási-gazdasági kapcsolatainkból eredően elért pozíciónkat az elkövetkező időre is meg tudjuk tartani, illetve fejleszthessük. Ez az NSZK-val a dunai hajózási megállapodás megkötésével egyezményesíthető lenne. A több éve folyó tárgyalásokon kidolgozott tervezet alapján a megállapodás rövid időn belül aláírható lenne. (A megállapodás szövegét a 3. melléklet tartalmazza.) A megállapodás megkötésének további elodázása most már veszélyezteti a Duna NSZK-szakaszán folytatott hajózási tevékenységünket, elsősorban a Passaunál közösen üzemeltetett személyhajónk további forgalmát (amelynek nettó devizaeredménye évi 700-800 ezer DM), de várható, hogy e nélkül a már jelenleg is évi kb. 8 millió DM nettó devizanyereséget elérő áruszállítási volumeneink is csökkenni fognak. A megállapodás megkötésének fő akadálya az az NSZK-igény, hogy annak hatálya terjedjen ki Nyugat-Berlinre is. Az ún. nyugat-berlini klauzula diplomáciai megoldása azonban politikai és nemzetközi jogi problémák miatt – a Külügyminisztérium állásfoglalásának megfelelően – ez idő szerint nem lehetséges. További politikai probléma az, hogy a megállapodás megkötésével közvetve elismerjük az NSZK-nak azt – a Duna-konvencióval ellentétes – álláspontját, hogy a Duna NSZK-szakasza nemzeti vízi út, és mint ilyen, nem vonatkozik rá a belgrádi egyezmény.

A DMR víziút-rendszeren való hajózáshoz fűződő távolabbi gazdasági érdekeink valóra váltására az NSZK-val való kétoldalú tárgyalások lehetőségét is célszerű lenne fenntartani olyan általános belvízi hajózási egyezmény megkötésének feltételeiről és lehetőségéről, amely – az esetleges csehszlovák megoldás létrejötte esetén – a későbbiekben biztosítaná a DMR-csatornán való hajózásunk lehetőségét is. A nyugat-berlini záradék felvételére irányuló NSZK-igénnyel azonban, mint politikai problémával, itt fokozottabban kell számolnunk.

A problémák megoldásának tehát alapvetően nemzetközi jogi és politikai aspektusaiban szükséges elhatározásra jutni. Amennyiben a nyugat-berlini záradék kérdésében nem sikerül belátható időn belül elfogadható megoldást találni, el kell állnunk a magyar–NSZK dunai hajózási miniszteri szintű megállapodás megkötésétől. Ez esetben elképzelhető egy olyan változat, hogy a jelenlegi megállapodás helyett javasolnánk az NSZK-nak a tárgyalások kiterjesztését általános belvízi hajózási egyezmény megkötésére, elodázva ezzel a nyugat-berlini záradék azonnali megoldásának szükségességét.

Határozati javaslat (1. variáns)

A Gazdasági Bizottság a közlekedés- és postaügyi miniszternek a Duna–Majna–Rajna összefüggő vízi útrendszer használatával kapcsolatos problémákról szóló előterjesztését jóváhagyólag tudomásul veszi. Felhatalmazza a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a külügyminiszterrel és az NGKT vezetőjével egyeztetve a Duna–Majna–Rajna víziút-rendszer használatára vonatkozó nemzetközi tárgyalásokat az alábbi irányelvek szerint folytassa:

1. A víziút-rendszer használatának kérdéseit vizsgáló, a BNK, az MNK, az SZSZSZK és a CSSZSZK közötti konzultációkban – kötelezettségvállalás nélkül – továbbra is részt vegyen; ha a többi három ország ragaszkodik az új önálló nemzetközi szervezet alapításához, változatlanul érvényesíteni kell a GB elnökének irányelveit az alábbiak szerint:

- „biztosítani kell cselekvési szabadságunkat a Duna–Majna–Rajna-csatorna használatáról, kétoldalú belvízi egyezményről az NSZK-val esetleg folytatandó tárnyalásokhoz;
- még közvetett formában sem szabad egyetértésünket kifejezni új nemzetközi szervezet létrehozásával kapcsolatban;
- konzultációs készségünket továbbra is fenn kell tartani az érdekelt szocialista országok felé."

2. Az NSZK területére eső, Regensburgig terjedő Duna-szakaszon a hajózást az érvényes vállalatközi megállapodás alapján biztosítsák, és folytassák a miniszteri szintű megállapodásra vonatkozó tárgyalásokat.

Határozati javaslat (2. variáns)

A Gazdasági Bizottság a közlekedés- és postaügyi miniszternek a Duna–Majna–Rajna összefüggő vízi útrendszer használatával kapcsolatos problémákról szóló előterjesztését jóváhagyólag tudomásul veszi. Felhatalmazza a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a külügyminiszterrel és az NGKT vezetőjével egyeztetve a Duna–Majna–Rajna vízi útrendszer használatára vonatkozó nemzetközi tárgyalásokat az alábbi irányelvek szerint folytassa:

1. A víziút-rendszer használatának kérdéseit vizsgáló, a BNK, az MNK, az SZSZKSZ és a CSSZSZK közötti konzultációkban – kötelezettségvállalás nélkül – továbbra is részt vegyen; ha a többi három ország ragaszkodik az új önálló nemzetközi szervezet alapításához, változatlanul érvényesíteni kell a GB elnökének irányelveit az alábbiak szerint:

- „biztosítani kell cselekvési szabadságunkat a Duna–Majna–Rajna-csatorna használatáról, kétoldalú belvízi egyezményről az NSZK-val esetleg folytatandó tárgyalásokhoz;
- még közvetett formában sem szabad egyetértésünket kifejezni új nemzetközi szervezet létrehozásával kapcsolatban;
- konzultációs készségünket továbbra is fenn kell tartani az érdekelt szocialista országok felé."

2. A Regensburgig terjedő Duna-szakaszon való hajózásról szóló miniszteri szintű megállapodásra vonatkozó tárgyalásokat függőben hagyva, javaslatot kell tenni az NSZK-nak kormányszintű általános belvízi hajózási egyezmény kötésére irányuló tárgyalásokra.

Előterjesztés a Gazdasági Bizottság részére a Duna–Majna–Rajna víziút-rendszer használatával kapcsolatos problémákról, 1981. március. MOL XIX–H–1–pp 15. 8. doboz. Nyolc gépelt oldal, mellékletek nélkül.

52

KÖZÜLETI SZEMÉLYAUTÓK HASZNÁLATA

1973. február 20.

Az MSZMP vezető testületei a közületi személyautók használatának kérdésével többet és gyakrabban foglalkoztak, mint az általános közlekedéspolitikával. Közületi személygépkocsik magáncélú igénybevételét – meghatározott munkakört betöltők részére – a 17/1969. (IV. 24.) kormányrendelet szabályozta. A bevezetendő új rendelkezések irányelveit az MSZMP Politikai Bizottsága 1972. március 7-én vitatta meg. A kormány a 14/1972. (április 22.) sz. rendelettel szabályozta újból a közületi személygépkocsik használatát.

1973. február 20-án az MSZMP gazdaságpolitikai osztályán Urbán Lajos elkészítette az „Észrevételek a közületi személygépkocsi-használat szabályzásának végrehajtásáról szóló GPB-előterjesztéshez" című, négyoldalas értékelést: „A Politikai Bizottság határozata lehetőséget biztosított arra, hogy a közületi személygépkocsi használatára jogosultak a részükre biztosított kedvezményekről térítés ellenében lemondhassanak (8000, illetve 16 000 Ft/év). Eddig mintegy 500 vezető – elsősorban vállalati igazgató – mondott le a háztól házig történő utazási lehetőségről. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kedvezményekről történő lemondás nem jár együtt a gépkocsik és gépkocsivezetők számának csökkenésével. [...] csak azok a vezetők mondanak le a gépkocsihasználatról, akik munkahelyükhöz nagyon közel, vagy több esetben a munkahelyi készenléti lakásban laknak, [és] ezzel anyagi előnyhöz jutnak."

A KNEB 1976-ban megvizsgálta a közületi személygépkocsi-állomány rendeltetésszerű használatát. (MOL KNEB-vizsgálati anyagok, 13. tétel, 210. doboz, 424. téma 1976. XVII. 2. a.) A vizsgálat szerint a közületek 1972. június 30-án 27 771 db autót üzemeltettek. A 14/1972. rendelet kibocsátása utáni hónapokban a gépkocsik száma 6213 db-bal csökkent, majd később ismét növekedni kezdett, így 1975. december 31-én 24 911 gépkocsi volt üzemben. Azok a közületek, amelyek a norma megjelenése előtt nem rendelkeztek autóval, a norma által igazoltnak tekintették az eddig elhalasztott gépkocsi-vásárlási igényüket. A rendelet kihirdetése utáni években ilyen megfontolásból főként mezőgazdasági termelőszövetkezetek és fogyasztási szövetkezetek szereztek be autókat. Gyakori, hogy az általános célú gépkocsikat egyes vezető állásúak kizárólagosan használják. Minisztériumok, országos érdekképviseletek autóinak futásteljesítménye az átlagosnál lényegesen alacsonyabb. Magán-személygépkocsik közületi célú használata 1972–1974 között 229%-kal nőtt. A magánautók közületi használatának növekedése akkor következett be, amikor az üzemi (általános és szolgáltató) gépjárművek száma is dinamikusan növekedett.

A pénzügyminiszter, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter jelentése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának

1. Az intézkedések eredménye

Az MSZMP KB Politikai Bizottságának határozata alapján a közületi személygépkocsik számának csökkentése és a gépkocsihasználat korlátozása megtörtént. A szükséges állami szabályozást a Minisztertanács és az illetékes miniszterek a politikai döntés után rövid időn belül kiadták. Az intézkedések főbb céljai a következők voltak:

- társadalmi-politikai szempontból: a visszásságok megszüntetése, amelyek a közületi személygépkocsik számának indokolatlan növekedéséből és használatából eredtek;
- gazdasági-pénzügyi szempontból: a takarékosság érvényesítése és a közforgalmú közlekedés javítása a terület munkaerőhelyzetében lévő feszültségek enyhítése útján.

A végrehajtás tapasztalatai szerint a politikai és állami intézkedés

- találkozott a dolgozók helyeslésével;
- a gépkocsipark ésszerű csökkenését eredményezte;
- korlátozta a gépkocsipark növekedésének lehetőségét;
- jelentősen szűkítette a magánhasználat körét;
- a termelési-szolgáltatási célokra munkaerőt és beruházási eszközt szabadított fel;
- javította a lakosság személygépkocsi-ellátását.

A közvélemény támogatásának bemutatásával a végrehajtást jelentősen elősegítette a sajtó, a rádió és a televízió.

A vezetők egy része az intézkedést nem helyeselte. A negatív vélemények mögött a személyes járandóság megszüntetése, illetőleg csökkenése húzódott meg. Megjelenési formája pedig az az érvelés volt, hogy a megmaradó gépkocsipark a feladatok zavartalan ellátását nem biztosítja. Előfordult kibúvók keresése, amelyre a szolgáltató személygépkocsi-park növelése és rendeltetéstől eltérő felhasználása nyújtott lehetőséget.

A Politikai Bizottság határozatában előirányzott 8000-10 000 darab csökkentéssel szemben kereken 5800 darab csökkentést sikerült elérni. Ennek oka az említetten kívül:

- a szolgáltató személygépkocsi-park már a határozat szerint is túlméretezett volt;
- a gépkocsiparkot menet közben a főhatóságok jelentősen növelték;
- a vállalatok számottevő részét a ténylegesnél magasabb kategóriába sorolták;
- nehézségeket okoz és kibúvókat eredményez a szolgáltatási cél pontatlan meghatározása, amelyre gépkocsi használható és engedélyezhető.

Az intézkedések várható gazdasági kihatásait – az 1973. évre – a melléklet tartalmazza.

2. A közületi személygépkocsi-állomány alakulása

A közületi személygépkocsik száma az 1972. évi 27 771-ről 22 008-ra, azaz 5763-mal csökkent. A szabályozás differenciált normákkal határozta meg a közületi szervek általános célú személygépkocsijának darabszámát. Az állomány a normák szerint alakult. A normáktól eltérő igények kielégítését a miniszteri tartalék fedezte.

A forgalomból kivont személygépkocsikból 1972. december 31-ig mindössze 4640 darabot adtak le értékesítésre. A hiányzó személygépkocsik leadása iránt intézkedtünk, és javaslatot teszünk, hogy az ellenértéket – a Minisztertanács intézkedésének mellőzése miatt – az állami költségvetés javára vonjuk el. Az újraszabályozás eredményeként megjavult a közületi személygépkocsik műszaki állapota. Az állomány közel 80%-a 4 évnél nem régibb gépkocsiból áll. A főhatóságok vezetői 682 db tartalékkal rendelkeznek, amelynek felhasználása tárcánként eltérő. A minisztériumok túlnyomó része a tartalék terhére növelte a saját gépkocsiparkját is.

A szolgáltató gépkocsipark induló állománya 8989 darab volt. Ez önmagában is 2000-3000 darabbal magasabb, mint ami a valóságos szolgáltatási igények alapján elfogadható. Az amúgy is túl magas gépkocsiparkot a főhatóságok vezetői további 974 darabbal növelték. Különösen nagyarányú állománynövekedés következett be a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztériumnál és a Nehézipari Minisztériumnál. A növekedés 90%-a személygépkocsival történt, és így a szolgáltató állomány mintegy 50%-a normál személygépkocsiból áll, ami eleve lehetővé teszi a feladattól eltérő használatot.

Annak, hogy a végrehajtás során nem sikerült megfelelően meghatározni a szolgáltatási jogcímeket, szerepe van abban, hogy a tényleges szolgáltatási szükséglethez viszonyítva az állomány túlméretezett. Számos gépkocsi nem szolgáltatási célú feladatot lát el. Ez kifejezésre jutott a gépkocsik felirataiban is. A szolgáltató személygépkocsik jelentős részét többnyire a rendezés előtti feladatokra (személyszállítás) használják, így burkolt módon növelik a személygépkocsik számát. A szolgáltató személygépkocsik típusai nem felelnek meg a szolgáltatási jogcímeknek, ezt tükrözik a jogtalan igénybevételeket feltáró ellenőrzések adatai is. Szolgáltatás címén nyugati típusú járműveket is üzemeltetnek. Az elmúlt év végén végrehajtott ellenőrzés a szolgáltató személygépkocsik 50%-ánál állapított meg szabálytalan használatot. Az említettek mellett leggyakoribb szabálytalanságok:

- a gépkocsit nem a szolgáltatási cél által indokolt földrajzi területen üzemeltetik;
- gyakori a magáncélú igénybevétel;
- gyakran használják lakás és munkahely közötti utazásra.

A szabálytalanságok megszüntetésére eddig még nem sikerült hatékony intézkedést tenni, mert a vezetők egy része a személygépkocsik szabálytalan igénybevételénél erélytelen, és a kellő szankciók is hiányoznak.

3. A munkaerő-felhasználás

A közületi személygépkocsi-állomány csökkentésével párhuzamosan mintegy 4000 gépkocsivezető alkalmazása megszűnt. A Munkaügyi Minisztérium és a KPM Autófelügyelet reprezentatív felmérése szerint a gépkocsivezetők 80%-a továbbra is szakmájában dolgozik, és csupán 20%-a ment más munkakörbe vagy nyugdíjba.

Mivel a közületi személygépkocsi-park bővítése korlátozott, a kiképzett (új) gépkocsivezetők csak minimális számban tudnak személygépkocsi-vezetőként elhelyezkedni. A végrehajtott intézkedéseknek egyik kedvező hatása, hogy emiatt a közhasználatú gépkocsi-közlekedés részére évente mintegy 2000-3000 fővel több kiképzett gépkocsivezető áll rendelkezésre, mint a korábbi években.

A szándékaink és az intézkedések ellenére sem sikerült viszont lényegesen megváltoztatni a közületi személygépkocsi-vezetők egyébként is alacsony munkaidő-kihasználását.

A közületi szerveknél megmaradt személygépkocsik teljesítménye nem növekedett, ami azt jelenti, hogy az intézkedések a feladatok zavartalan ellátását nem befolyásolták.

4. Közületi személygépkocsik magáncélú igénybevétele

A közületi személygépkocsi használatának újrarendezése következtében a magáncélú igénybevétel – kizárólag az állami szerveknél – a következők szerint alakult:

Járandósági személygépkocsi-használatra jogosultak számában változás nem történt, 38 fő.

Személyi használatú személygépkocsi használatára jogosultak száma jogszabály alapján: 110, külön engedéllyel 25, összesen 135. A PB határozatában megjelölt beosztásokon túl személyi használatra jogosultak köre az államtitkárok által vezetett intézmények elnökhelyetteseivel bővült. A jogosultak száma összességében 12-vel csökkent.

Korlátozott személyi használat jogszabály alapján:

Magánhasználatra 1972. július 1. előtt 2623 e[zer] km, 1972. július 1. után 2441 e. km, csökkenés 182 e. km (7%). Lakás és munkahely közötti utazási engedély: 1972. július 1. előtt 2933 db, 1972. július 1. után 1440 db, csökkenés: 1493 db (51%). Ha a szövetkezeteket is beleértjük, a csökkenés több mint 60%, és ez megítélésünk szerint megfelel a Politikai Bizottság által meghatározott célkitűzéseknek. A korlátozott személyi használatra jogosultak köre tovább csökkent, mert a szabályozásban nyújtott lehetőséggel élve, térítés ellenében:

- a lakás és munkahely közötti utazási engedélyről 482 fő;
- a 4000 km magáncélú utazási jogosultságról 53 fő;
- a 3000 km magáncélú utazási jogosultságról 34 fő

vezető állású dolgozó mondott le. A térítés ellenében történő lemondásról különböző vélemények alakultak ki. A vélemények egyik része morális okok miatt nem tartja helyesnek a térítés ellenében történő lemondást, és felveti, hogy a magánjárandóságról ne lehessen lemondani, vagy ha valaki mindenképpen le akar

mondani, akkor térítés ne illesse meg. A vélemények másik része szerint a magánjárandóságról való lemondás elősegíti a gépkocsik rendeltetésszerű igénybevételét, és egyben csökkenti a közületek ragaszkodását az állami kocsik iránt. A lemondások számának további növekedése elősegítheti a korlátozott magánhasználat teljes megszüntetését.

A korlátozott magánhasználat további szűkítése érdekében a határozatok lehetővé tették, hogy a magánhasználat megszüntetésénél vagy csökkentésénél, továbbá a jogosultságról való lemondás esetén a vezető állású dolgozók OTP-kölcsön folyósítása mellett soron kívül saját személygépkocsit vásároljanak. OTP-kölcsönt 1132 vezetőállású dolgozó vett fel és 1570 részesült soron kívüli gépkocsi-kiutalásban.

5. Saját személygépkocsik használata közületi célra

Az újraszabályozás egyik célja volt, hogy szélesítse a saját személygépkocsik használatát a hivatalos feladatok ellátásában. Ez iránt – a felemelt (2 Ft/km) térítési díj hatására – a dolgozók részéről is széles körű érdeklődés nyilvánult meg.

A főhatóságok vezetői, illetve a kollektív szerződések szabályozták azokat a munkaköröket, amelyekben a magángépkocsik használatát a közületek érdekei is indokolják.

Közületi célra a saját személygépkocsikat akkor lehet használni, ha a vállalat, intézmény részére gazdaságosabb, mint az állami személygépkocsi vagy közhasznú jármű. A tapasztalatok szerint azonban ezzel a lehetőséggel még nem élnek kellően. Az egységes rendezés hiánya miatt a közületek az átalányt részben túlzottan magasan, részben indokolatlanul alacsonyan állapították meg. Mindkét módszer akadályozza a saját személygépkocsik igénybevételének kívánatos kiterjesztését, az állami és a gazdasági feladatokba való bevonását.

A munkakörök rendszeres ellátásához saját személygépkocsi igénybevételére jogosult dolgozók részére – a kormányhatározatnak megfelelően – új és használt gépkocsi vásárlása esetén az OTP kölcsönt folyósít.

Határozati javaslat

A közületi személygépkocsik számának további csökkentése és a szabályszerű használat érdekében a következő kiegészítő intézkedések szükségesek:

1. Meg kell határozni a szolgáltató személygépkocsik feladatát, felhasználási jogcímeit. Úgy, hogy ténylegesen és kizárólagosan szolgáltatási feladatot végezzen, működésének körzete, ideje a vállalat, intézmény szolgáltatási feladatait ne lépje túl, az állomány növelésére csak a szolgáltatás mennyiségével és minőségével együtt kerüljön sor.

2. A saját személygépkocsik közületi célra történő használatát – a közületi személygépkocsi-állomány csökkentésével – tovább kell szélesíteni. A használat módját és a kifizetendő összeg felső határát egységesen, pontosabban és részletesebben kell szabályozni.

3. A közületi személygépkocsik rendeltetésszerű felhasználásánál növelni kell a vezetők személyes felelősségét.

4. A tapasztalatok alapján felül kell vizsgálni a térítés ellenében történő lemondás körét és feltételeit.

5. A közületi gépjárművek szabályos használatának ellenőrzését tovább kell fokozni, és a szabálytalanságot elkövető személyekkel szemben nagyobb szigorral kell eljárni.

Dr. Csanádi György
Faluvégi Lajos

Melléklet: A közületi személygépkocsikról szóló intézkedések várható gazdasági kihatásai 1973-ban, millió Ft-ban

1. Tényleges megtakarítások:

A leadott 5763 db személygépkocsi üzemköltsége (5763 × 120 E Ft) miatti kiadás megtakarítása	690
A magán-személygépkocsik és taxik igénybevételével összefüggő költségtöbblet (5763 db × 60 E Ft)	–345

2. Elmaradó kiadások:

Az elmaradó éves fejlesztés beruházási megtakarítása (3000 db × 100 E Ft)	300
Az elmaradó fejlesztés miatt mutatkozó üzemben tartási költségmegtakarítás (3000 × 120 E Ft)	360

3. Egyéb, közvetlenül nem számítható megtakarítások:
– a felszabadult személygépkocsi-vezetők egy részének termelő (tehergépkocsi, valamint autóbusz és taxi) területen történő foglalkoztatása, az évenkénti 3000 db személygépkocsi-bővítés elmaradása miatt ugyanennyi személygépkocsi-vezető utánpótlásáról sem kell gondoskodni;
– a csökkentés és elmaradó beszerzés miatt felszabaduló szerviz-, garázs-, valamint javítókapacitásnak a lakossági célokra történő átadása, külön beruházási költség nélkül.

A pénzügy-, valamint a közlekedés- és postaügyi miniszter jelentése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a közületi személygépkocsik számának csökkentéséről hozott határozat végrehajtásáról, 1973. február 20. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 243. ő. e. Szigorúan bizalmas, készült 40 példányban. Eredeti, aláírt példány. 8 gépelt oldal a mellékletek nélkül.

53

LÉGÜGYI EGYEZMÉNYEK AZ AFRIKAI ÁLLAMOKKAL

1973. július 20.

Magyarország az afrikai államokkal való kapcsolatait az 1960–1970-es évtizedben légi egyezmények megkötésével igyekezett erősíteni. Az indokok között a Malév üzleti tevékenységének – jövőbeni – kiterjesztése szerepelt. Ilyen üzleti terjeszkedés azonban nem történt. A kétoldalú légügyi egyezmények sokkal inkább a szocialista világrendszer és az afrikai rezsimek közötti politikai kapcsolat termékei, mintsem kereskedelempolitikai vagy üzleti megfontolás eredményei voltak. Egybecsengtek azzal, a Brezsnyev-érát jellemző szovjet külpolitikai gyakorlattal, amely a kelet–nyugati erőegyensúly megbontását a fejlődő országok feletti hegemónia megszerzésével kívánta elérni. A függetlenné vált afrikai országokkal való légi forgalmi kapcsolat kiépítéséről a Minisztertanács 1961. május 4-i 3111/1961. sz. határozata irányelvként rendelkezett. Magyarország 1973-ig Ghánával, Marokkóval, Tunéziával, Szudánnal, Algériával, Guineával kötött légügyi egyezményt. Mindezek ellenére Magyarország menetrendszerű járatok indítását az afrikai országokba (Egyiptom kivételével) nem tervezte, mert azokat nem tartotta gazdaságosnak. Nem lehet tudni, hogy a KPM légügyi főosztályának 1972-es kezdeményezése – közép-afrikai államokkal légügyi egyezmények kötése – önálló vagy valahonnan sugalmazott elképzelés volt-e. Az ötlettel Lénárt György, a Malév vezérigazgatója is egyetértett. 1972. szeptember 16-án a légügyi főosztályra küldött levelében ezt írta: „Vállalatunk távlati fejlesztési elképzeléseiben az afrikai kontinens közép-nyugati és közép-keleti területeinek bekapcsolása szerepelt Ghána és Brazzaville–Kongó, illetve Tanzánia végpontokkal. E vonalak a már meglévő kairói, illetve időlegesen felhagyott tuniszi vonalak meghosszabbításaként kerülnének kialakításra. E tervek realizálása érdekében már hosszú évek óta folyik a szükséges államközi légügyi egyezmények megkötése. Eddig, mint ismeretes, hazánk Afrikában már számos állammal kötött légügyi egyezményt: többet között az EAK-kal, Szudánnal, Etiópiával, Tunéziával, Algériával, Marokkóval stb. A már megkötött légügyi egyezményekben szerzett jogok pl. Guinea és Ghána vonatkozásában addig nem realizálhatók, míg az elérésükhöz szükséges – átrepülendő államokkal kötött – légügyi egyezményekkel nem rendelkezünk. Így pl. Guineába csak akkor repülhetünk, ha már Malival is megkötöttük a légügyi egyezményt, míg Ghána eléréséhez ezen túlmenően minimálisan Elefántcsontparttal kell egyezményt kötnünk, de tulajdonképpen a főváros elhelyezkedése miatt Sierra Leonéval és Libériával is szükséges a légügyi egyezmények megkötése. A keleti parton Tanzániára vonatkozóan tudomásunk szerint felhatalmazással rendelkezik a KPM a légügyi egyezmény megkötésére, de ennek megkötése után is csak akkor van lehetőség járatok indítására, ha Ugandával és Kenyával is megkötjük a légügyi egyezményeket. Zaire e kérdéskomplexumban önállóan jelentkezik, mert Közép-Afrikának kiemelkedő jelentőségű gazdasági potenciállal rendelkező országa. Véleményünk szerint a légügyi főosztály által felvett országokkal kötendő légügyi egyezmények indokoltságát megítélésünk szerint nem ezen országoknak hazánkkal jelenleg meglévő gazdasági kapcsolata határozza meg, hanem az, hogy olyan útvonalon fekszenek, amelyek elvezetnek a már most fontosnak tekinthető országokig, Ghánáig, Guineáig és Tanzániáig. A közép-afrikai országok bármelyikét is kiragadva nyilvánvaló, hogy ezen országok és az országunk között jelenleg fennálló idegenforgalmi és külkereskedelmi áramlat ma még nem indokolhatja légi járatok azonnali nyitását, de ez sohasem volt cél. A járatnyitással kapcsolatos gazdasági vizsgálatok mindig egy-egy térség kiszolgálását irányozták elő, adott pontokon történő közbeeső leszállásokkal, a szükséges terhelést gyűjtéssel és terítéssel biztosítva." (MOL XIX–H–1 pp 1. 99. doboz.)

A KPM 1973-ban javasolta minisztertanácsi előterjesztésre az újabb légügyi egyezmények megkötésére irányuló tárgyalások elindítását. A távlati elképzelések szerint egy járat indult volna Nyugat-Afrikába, Marokkón keresztül Guineába és Sierra Leonéba, amely szükség esetén meghosszabbítható lett volna Kongóig és Zairéig. A másik, Kelet-Afrikán keresztül tervezett vonal a kairói járat meghosszabbítása volt Kenyáig, Ugandáig és Tanzániáig.

Az alább közölt előterjesztést a Minisztertanács 1973. július 26-ai ülésén megtárgyalta, és 3295/1973. sz. alatt jóváhagyta.

A közlekedés és postaügyi miniszter előterjesztése a Minisztertanácsnak

A Minisztertanács 3111/1961. (V. 4.) számú határozatának 2. a) pontja irányelvként határozza meg a magyar polgári légi közlekedésnek a függetlenné vált és gyarmati sorból felszabaduló országok felé irányuló forgalom lebonyolításába történő bekapcsolódását. Ennek az irányelvnek megfelelően az afrikai országok közül Ghánával, Marokkóval, Tunéziával, Szudánnal, Algériával és Guineával kötöttünk légügyi egyezményt, továbbá Libériával, Szenegállal, Nigériával, Kongóval és Tanzániával kezdeményeztük légügyi egyezmény kötését.

Az afrikai államok közül a Malév az Egyiptomi Arab Köztársaságba – az 1958-ban kötött légügyi egyezmény alapján – tart fenn menetrend szerinti légi járatot. Az elmúlt évek tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a járat üzembe helyezése indokolt és célszerű volt. A kereskedelmi-pénzügyi szempontból való megalapozottságot mutatja, hogy a kairói járat az elmúlt években nyereséges volt, az 1972. évben pl. közel 5 millió Ft-ot eredményezett.

Az előzőekben felsorolt afrikai országok esetében jelenleg a piac előkészítése folyik. Menetrendszerű járatok megindítását – kedvező eredményt jelző gazdaságossági számítások alapján és a piac megfelelő előkészítését követően – későbbi időpontban tervezzük. Hat afrikai állammal a légügyi egyezmény megléte már most konkrétabb keretet, továbbá tágabb jogokat és lehetőségeket biztosít a vállalatok számára a légi közlekedés megindításához szükséges gazdasági, pénzügyi, idegenforgalmi és egyéb feltételek megteremtéséhez.

Az említett minisztertanácsi határozat végrehajtása érdekében, valamint légiútvonalhálózat-fejlesztési terveink megvalósításához szükségesnek mutatkozik államközi légügyi egyezmény létrehozása további afrikai államokkal, így Kenyával, Ugandával, Zairéval, Malival, Sierra Leonéval, Libériával és Elefántcsontparttal. Ezen államok egy részének fővárosa ma már jelentős közlekedési csomópontot képez, és a fejlődő gazdasági kapcsolatok is jó alapot teremtenek a piacnak – légügyi egyezmény alapján történő – előkészítéséhez, majd távlatban

a légi összeköttetés megteremtéséhez. Az említett államok másik részével azért szükséges egyezmény létesítése, hogy a már megkötött egyezmények alapján megszerzett jogokat gazdaságosan érvényesíthessük, földrajzi helyzetük folytán ugyanis jól beépíthetők a tervezett útvonalba.

Az előző bekezdésben felsorolt államokkal megkötendő légügyi egyezmény biztosítaná majd Magyarország és a másik fél lajstromozott polgári légi járművei számára a menetrend szerinti repülés jogát a másik országba, és annak területén át harmadik államok irányába. Az egyezmény megkötése és ennek alapján a légi összeköttetés lehetőségének elnyerése reálisabb közelségbe hozná az afrikai államokba a légi járatok megindítását, tekintettel arra, hogy több leszállási pont kiszolgálása nagyobb nyereséget biztosít. Ilyen útvonalvezetés technikai lehetőségét és egyben szükségességét jelenti a korszerű TU–154 típusú, sugárhajtású repülőgépek beállítása a Malév járműparkjába ebben az évben. A távolabbi elképzelések szerint egy járat indulna Nyugat-Afrikába, Marokkón keresztül Guineába és Sierra Leonéba, amely szükség esetén Ghánán keresztül Kongóig, illetőleg Zairéig meghosszabbítható lenne. A másik – Kelet-Afrikán keresztül tervezett – útvonal a kairói járat meghosszabbítását jelentené Kenyáig, Ugandáig illetőleg Tanzániáig.

Az elmondottak alapján kérem a következő határozati javaslat elfogadását.

[...]

Dr. Csanádi György
közlekedés- és postaügyi miniszter

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése a Minisztertanácshoz légügyi egyezmények létesítéséről az afrikai államokkal, 1973. július 20. MOL XIX–A–83–b 636. doboz. Szigorúan titkos, készült 55 példányban. 1. sz. példány. Négy gépelt oldal, határozati javaslat nélkül.

54

TILTAKOZÁS A CSEHSZLOVÁK VASUTAK VÁDJAI ELLEN

1974. február 26.

A vasúti kapacitások elégtelensége nemcsak a MÁV-ot, hanem a többi európai szocialista ország vasúttársaságait is jellemezte. A szocialista országok közötti vasúti árufuvarozásról szóló megállapodás lehetőséget adott arra, hogy az egyes kormányok saját vasútjaikat mentesítsék a fuvarozási határidők túllépése esetén fennálló felelősség alól, ha azt olyan körülmények idézték elő, amelyek a forgalom korlátozását vagy lelassulását okozták. Az őszi csúcsforgalom, az év végi termelési-szállítási hajrá időszakos forgalomkorlátozásokkal, kocsihiánnyal járt együtt. Az országhatárokon átgyűrűző forgalmi dugóktól szenvedő vasúttársaságok mindig a másik felelősségét hangsúlyozták. Az alább közölt feljegyzés másnapján, február 27-én Földvári László miniszterhelyettes Rosta István külügyminiszter-helyetteshez intézett levelében kérte, hogy a csehszlovák vasutak felelősségét a MÁV-ra hárítani igyekvő törekvés elhárítása érdekében a magyar álláspontot rögzítő levelet a magyar nagykövetek Berlinben, Varsóban, Prágában, Bukarestben és Szófiában adják át az illetékes közlekedési miniszternek. Később, 1974 őszén már Magyarország és Lengyelország között az OPW-kocsik miatt éleződött ki a helyzet. A lengyel vasutak hálózatáról 12 ezer darab OPW-kocsi hiányzott, ebből közel négyezer darab a magyarországi hálózaton tartózkodott. A MÁV által a lengyel fél részére átadott üres OPW-kocsikat a csehszlovák vasúttársaság azonban nem Lengyelországba, hanem megrakottan Jugoszláviába és az NDK-ba irányította. Lengyelország figyelmeztette Magyarországot, hogy visszatartja az országba irányított szénszállítmányokat, ha nem kapja meg az OPW-kocsikat. (MOL XIX–H–1–c 37. doboz.) 1974. szeptember 15-én sor került a szén- és kokszszállítások leállítására. A Magyarországon fellépő kocsihiányt végül az osztrák ÖBB-nek a szovjet–osztrák forgalomhoz nyújtott kocsikisegítése enyhítette. Egy 1975. január 9-ei, a magyar–lengyel közlekedési kapcsolatok időszerű kérdéseiről készített tájékoztató szerint 1974 őszén a két ország közlekedési miniszterei és miniszterelnökei is tárgyaltak a MÁV hálózatán határidőn túl tartózkodó, nyitott OPW-kocsik ügyéről.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium álláspontja

A nemzetközi áru- és személyforgalom a szocialista országok között az elmúlt 1-2 évben jelentősen megnövekedett. A tervezett mennyiségeket a tényleges szállítási igény jelentősen meghaladta. A kapacitás az észak–déli, illetőleg a dél–északi viszonylatú áruáramlatoknál az útvonal egyes szakaszain elégtelennek bizonyult. Emiatt egyes vasutak áruforgalmi korlátozások bevezetésére kényszerültek.

A korlátozások bevezetésénél a csehszlovák vasút (ČSD) részéről 1973 folyamán hivatalosan és nem hivatalosan olyan közlések történtek, amelyek a MÁV-ot marasztalták el, és ezzel a MÁV nemzetközi presztízsét rontották, holott tények bizonyítják, hogy a magyar vasút erre nem adott okot.

Az 1973. évben lebonyolított nemzetközi áruforgalom az előző évhez képest a MÁV hálózatán is jelentősen megnövekedett. A szállítási teljesítmények összetételének alakulásában a belföldi áruforgalom szinten maradása mellett az exportforgalom a bázisév 125%-ára, az import a 103%-ára és a tranzit a 112%-ára növekedett. Ezen belül az észak–déli irányú forgalom 118, a dél–északi 105%-ra nőtt. A MÁV nemzetközi szállításaira az évi 6–10%-os növekedés hosszabb idő óta jellemző. A MÁV a nemzetközi forgalom egyre növekvő ütemét a legnagyobb figyelemmel kísérte, és elsősorban ezen feladatok megoldására számos intézkedést tett.

Ezek közül kiemelendő, hogy

– belső technológiáját is módosította, hogy a tranzitálási igényeket maradéktalanul kielégíthesse;

– ennek során a magyar külkereskedelmi szervekkel is konfliktusba került, mivel nem részesítette hátrányban a tranzitforgalmat a saját export előnyére;

– a szomszédos vasutakkal tárgyalásokat kezdeményezett és tartott is, főképpen a határállomások kapacitásának bővítése, az átvételre és átadásra kerülő vonatok mennyiségének növelése érdekében;

– tranzit-, import-, exportforgalomban az érdekelt és közreműködő belföldi és nemzetközi szervekkel a szállítási volumeneket egyeztette.

Ezen intézkedések – habár a MÁV a maga részéről időben és térben is biztosította a nemzetközi forgalom lebonyolítását – kevésnek bizonyultak, mivel más vasutak a tranzitforgalom lebonyolítása érdekében nem tettek hasonló konstruktív intézkedéseket.

1973. év második felétől kezdődően az észak–dél, illetve a dél–észak irányú forgalom lebonyolításában jelentős zavarok keletkeztek, amelyek a Német Demokratikus Köztársaság [DR], Lengyelország (PKP), Csehszlovákia (ČSD), Magyarország (MÁV), Románia (CFR) és Bulgária (BDZ) vasútvonalain súlyos következményekkel jártak. Esetenként előfordult, hogy az észak–dél irányú forgalom korlátozására kiadott közlésekben a ČSD által felhozott indokok nem fedték a tényeket, következésképpen a MÁV tekintélyét rontották. Emiatt több esetben kénytelenek voltunk az érdekelt vasutakat és más szerveket is a tényleges helyzetről tájékoztatni.

Ilyen eset volt, hogy a ČSD az észak–dél irányú áruforgalmi (felvételi) és áru-visszatartási (átvételi) korlátozását arra hivatkozva adta ki, hogy a MÁV nem tudja a megerősödött vonatforgalmat lebonyolítani. A tényleges helyzet tisztázásakor kiderült, hogy éppen a ČSD nem tudta a DR és a PKP vonalairól a kellő számú vonatot átvenni és a MÁV részére átadni.

Egyes időszakokban a ČSD az észak–dél, majd a dél–észak forgalmat felváltva korlátozta. Köztudott, hogy a korlátozások a szállítandó áru mennyiségét nem csökkentik, hanem azok időarányos elmaradása miatt a követő időben még nagyobb számban jelentkeznek, a torlódásos helyzetet még hosszabb időre kitolják.

Míg az európai kapitalista vasutak rendszerint áruforgalmi korlátozást, azaz az áruk felvételének és továbbításának tilalmát rendelik el – így 1973. évben az osztrák vasutak hét ízben, az olasz vasutak 49 esetben –, addig a ČSD, a DR és a PKP áruvisszatartáshoz, vagyis a kocsik átvételének a tilalmához folyamodik. Ennek következtében az áruk felvétele megtörténik, de az áru vasúti kocsikban állva várja a továbbítást.

A ČSD az 1973. évben 20 átvételi korlátozást vezetett be. A 20 esetből 12-szer észak–déli irányú, 8 esetben dél–északi korlátozással élt. A ČSD átvételi tilalmai állandósultak Rajka–Rusovce, Szob–Šturovo, Hidasnémeti–Čaňa átmeneteket érintő észak–déli forgalomra. Mindezek a MÁV-ra nézve a következőket jelentették:

– az áramlatok adott átvételi tilalom esetén megtörnek, megakadnak, zavart idéznek elő a továbbításban, és a vonatok ácsorognak;

– több esetben a biztosított határkapacitás munkaerőben és eszközben kihasználatlan marad;

– az át nem vett vonatokat középállomásokon kell feloszlatni és ott tárolni, majd újból továbbításra felkészíteni;

– ha a korlátozások csak egy megadott útirányra vonatkoznak (pl. Děčin–Bad Schandau átmenetre), ki kell válogatni és sorozni a feltartandó kocsikat, és újabb helyeken kell azokat tárolni;

– amennyiben később közlik, hogy a feltartott elegyekből az élő, romló vagy más típusú küldeményeket vesznek át, a feloszlatott vonatokat rendező pályaudvarokra kell továbbítani, ott azokat megfelelően átdolgozva új vonatokat kell a feloszlatott és feltartott vonatokból képezni.

Az ilyen zavarokra jellemzésképpen megemlítjük, hogy 1973. október hóban: Rajka–Rusovce kilépésben a kiléptetendő vonatmennyiség 310 lett volna, átvettek 261 vonatot 13 261 kocsival. Feltartásra és emiatt felosztásra került ezenkívül 133 vonat 6668 kocsival, az összes átvett vonat és kocsi mintegy 50%-a. Hidasnémeti–Čaňa átmenetben a tervezett átadandó vonatok mennyisége 186 volt. Átvettek 178 vonatot 8133 kocsival. Feltartásra és felosztásra került további 171 vonat 7756 kocsival, majdnem az egész forgalom 100%-a.

Hidasnémeti–Čaňa átmenetre vonatkozóan többször kérte a MÁV az átadáshoz szükséges vonatmennyiség nagyobb számban történő kijelölését. Válaszul a csehszlovák vasút közölte, hogy a Čaňa–Plovec irányra a ČSD tranzitátbocsátó képessége mindössze napi 6 pár vonat. Az RSZK delegációja az 1973. december 15-i miniszterhelyettesi tárgyalásokon közölte, hogy az év hátralévő részében még 4000 rakott kocsit kell átadnia az LNK részére az említett határátmenetben, és kérte a CSSZSZK és LNK vasutakat, hogy vizsgálják meg a jelenlegi átbocsátóképesség növelését, egyébként fennáll annak a veszélye, hogy nem teljesítik azokat az exportszállításokat, amelyeket az RSZK átadói és az LNK átvevői kötöttek egymással. Az MNK delegációja a tárgyalásokon bejelentette a fentiekkel kapcsolatban, hogy kész biztosítani az említett áruvolumen tranzitszállítását. Ennek ellenére a román részről továbbítani kért rakott kocsimennyiségnek jelentős része 1973-ban nem volt a csehszlovák vasutakon keresztül továbbítható.

Szükséges rámutatni arra is, hogy a kétirányú korlátozások elsősorban a fő áruáramlási irányokat érintették kedvezőtlenül. A csehszlovák vasutak hiába hivatkoznak arra, hogy teljesítették és túlteljesítették nemzetközi fuvarozási feladataikat, a feltartások miatt a fenti útirányba eső frekventált határátmeneteken az 1973. IV. negyedévben a ČSD–MÁV kétoldalú megállapodásaiban kijelölt vonatmennyiségnek csak 60–70%-át adták, illetőleg vették át.

Külön nehézséget okozott a MÁV-nak, hogy, a ČSD nem a nemzetközi lehetőségek és előírások alapján adta ki korlátozásai egy részét (több nappal előbb meghirdetni, milyen küldeményekre nem vonatkozik stb.). A rövid idő múlva

hatályba lépett korlátozás és a MÁV által tovább adott, előírás szerinti korlátozás időkülönbsége alatt ezres nagyságrendű tranzitkocsi gyűlt össze hálózatunkon, ami a forgalom lebonyolítását – a feltorlódott kocsik miatt – nagymértékben nehezítette. A korlátozásokat a vasutak csak vis maior esetekben eszközlik, de ez természetszerűleg nem jelentkezhet nagy gyakorisággal. Tavaly ez nem így történt.

A MÁV-ot leginkább érintő korlátozások abból a szempontból is kritikus helyzetet teremtettek, hogy az OPW közös kocsipark kiegyenlítése megnehezült, sőt egyes esetekben végrehajthatatlanná vált. Ez az OPW-részes vasutak állageltolódásához vezetett, azaz egyes vasutaknál nagymértékű hiány, másoknál magas túllépés állandósult, magával vonva az ebből származó pénzügyi következményeket is.

Az egyes határátmenetek tehermentesítése érdekében hozott kényszerintézkedések, terelések növelték a szállítási távolságot, a továbbításhoz szükséges időt és a költségeket is. Meg kell említeni azonban azt is, hogy földrajzi adottságok miatt az észak–dél és a dél–észak irányú forgalom legnagyobb terhét a ČSD és a MÁV viseli. A MÁV nemzetközi forgalmának kb. 52%-át ezen áruáramlatok teszik ki.

Az említett viszonylatok forgalmának lebonyolítása során – a nehézségeket figyelembe véve – meg kell különböztetni az északi, a déli és a középhelyen lévő vasutak helyzetét. Míg a „végvasutak" nemzetközi forgalmában általában a saját exportjuk és importjuk dominál, addig a „tranzitvasutak" forgalmában az előbbiek – tehát saját nemzetközi forgalmuk – mellett a „végvasutak" áruja is mint tranzit jelentkezik. Így a feladat és a problémakör is kettős, és súlyában többszörös.

A MÁV évek óta szisztematikusan vizsgálta a nemzetközi forgalom alakulását, és annak zavartalan lebonyolítására megfelelő műszaki és szervezési intézkedéseket tett (második vágányok építése, határállomások bővítése, odavezető főútvonalak villamosítása, nagy raksúlyú kocsik beszerzése stb.). Mindezekkel elérte, hogy a tranzitforgalom számára a szükséges kapacitás biztosított.

Ezért vasutunk vezetése nem érthet egyet semminemű olyan nézettel, állásponttal vagy tendenciával, amely a nemzetközi áruforgalom lebonyolításában a MÁV-ot elmarasztalja. A bekövetkezett forgalomzavarok okát abban látjuk, hogy egyes vasutak az áruforgalmi korlátozások alkalmazásával belső nehézségüket palástolják, illetve a belső szállítási igényeiket a nemzetközi szállítások rovására teljesítik, ezzel bizonytalanságot, nehézséget okoznak a nemzetközi szállításokban.

Fennakadások vannak ez idő szerint a vasúti személyforgalomban. Az IBUSZ és a Volántourist utazási irodák a nemzetközi nőnap alkalmából Békéscsabáról Berlinbe, illetőleg Budapestről, valamint Tatabánya-alsóról Prágába különvonatokat kívántak közlekedtetni, melyeknek átvételét és vonalaikon való közlekedtetését forgalmi nehézségekre hivatkozva a ČSD megtagadta, és az utazások biztosítását a menetrendszerű vonatokkal javasolta. Kétségtelen, hogy az EMPT-díjszabás[1] 16. § 10. pontja alapján a különvonatok közlekedtetését a vasút indok-

1 EMPT = Egységes Nemzetközi Személydíjszabás. A díjszabás kizárólag az abban részes szocialista országok vasútjain volt érvényes.

lás nélkül megtagadhatja, azonban ez még sohasem fordult elő egyetlen vasút gyakorlatában sem. A ČSD azon javaslatával, hogy az utazásokat menetrendszerű vonatokkal bonyolítsuk le, a ČSD korábbi álláspontja miatt nem érthetünk egyet, mivel az utazásokhoz esetleg megfelelő Balt-Orient expresszvonattal történő többletkocsik továbbításához éppen a ČSD vasút nem járult hozzá. A tavaszi Lipcsei Vásár alkalmával ugyanis többlethálókocsikat kívántunk a Balt-Orient expresszhez csatoltan Lipcsébe közlekedtetni. A ČSD azonban ezen többlethálókocsik átvételét megtagadta. Hasonlóképpen megtagadta a ČSD a DR vasút által Berlinből Bukarestbe közlekedtetni kívánt többletkocsiknak a Balt-Orient expresszvonattal történő átvételét is, holott Berlin és Bukarest között csak a Balt-Orient expresszvonat közlekedik. Nem tartjuk indokoltnak a ČSD vasút fenti magatartását, már csak azért sem, mert a szocialista országok kormányai a nemzetközi turizmus fokozását programként mind elfogadták, és az utazási irodák, a vasutak ezt hirdetik is.

A magyar közlekedés nevében felelősséggel ismételten kijelentjük, hogy a nemzetközi előírásokban két-, illetőleg többoldalú egyezményekben vállalt áru- és személyszállítási kötelezettségeinek a MÁV maradéktalanul eleget tett és 1974-ben is eleget fog tenni. A Magyar Államvasutak nemzetközi fő áramlási irányai és az ezekhez csatlakozó határállomásai a megfelelő kapacitással rendelkeznek. A kölcsönösen rögzített vonatmennyiséget – amennyiben ezen áramlatot másik vasút nem korlátozza le – átveszi, és azt az egyeztetett nemzetközi menetrendekben foglalt útirányon át akadálytalanul továbbítja.

A KPM álláspontja az észak–déli és visszirányú vasúti átmenő forgalom problémáiról, 1974. február 26. MOL XIX–H–1–c 37. doboz, 0099/1/1974. Szigorúan titkos. Hétoldalas, aláírás nélküli, gépelt fogalmazvány, 1. sz. példány.

55

A TERÜLETFEJLESZTÉS ÉS A VASÚTPOLITIKA ÖSSZEHANGOLÁSA

1974. május 29.

Az Országos Településhálózat-fejlesztési Keretterv (1969) és az MSZMP PB területfejlesztési irányelvei (1970. március 10.) alapján 1970-ben elkészült az Országos Településfejlesztési Koncepció, melynek szemlélete több ponton is eltért a közlekedéspolitikai koncepciótól. 1974-ben a KPM vezetői értekezletei több ízben is foglalkoztak a területfejlesztési és közlekedéspolitikai koncepciók összehangolásának kérdésével. A minisztérium vezetői úgy látták: az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium igényeinek nehéz megfelelni. A két tárca nemcsak más mutatókkal, hanem eltérő metodikával is dolgozott, közöttük alapvető kérdésekben is nézeteltérések voltak (MOL XIX–H–1–pp 1. 152. doboz).

A település- és területfejlesztési koncepció a vasutakat és közutakat is magában foglaló országos jelentőségű műszaki hálózatból indult ki, és a centrumból (Budapest) kiágazó, pókhálóhoz hasonló, háromgyűrűs kapcsolatot vázolt fel. A KPM szerint az országos közúti hálózat a sugaras-gyűrűs összeköttetéseket kielégítően megteremti, a vasútnál azonban hiányoznak a külső gyűrűs kapcsolatok: „A Budapestről kiinduló fővonalak szerepének és fejlesztésének megítélésében nincs ellentét. A gyűrűs irányú kapcsolatok kiépítésénél a közlekedési tervezés a központi gyűrű fejlesztését tartja elsőrendű feladatnak. A belső gyűrű Szolnok és Székesfehérvár térsége között hiányzó közvetlen fővonali kapcsolatának kiépítését ugyan a közlekedés még nem tervezi, de a pályakorszerűsítés [...] Komárom–Székesfehérvár–Mezőfalva és Salgótarján–Hatvan–Szolnok–Kecskemét–Fülöpszállás közötti fővonali összeköttetést teremt, amely majd teljessé válhatik a Solt–Dunaföldvár–Mezőfalva közötti további korszerűsítéssel, illetőleg az ahhoz csatlakozó Fülöpszállás–Solt közötti új összekötő vonal megépítésével. Ezzel az elgondolással a vasúti tervezés lényegében a kevesebb építéssel járó variáns megvalósítása felé orientál. Magát az új építést (Fülöpszállás–Solt közötti szakaszon) azonban még nem találja sürgetőnek és eldöntöttnek. A külső gyűrű teljessége érdekében a területi tervezés Bácsalmás–Szeged között új fővonal építését, Püspökladány–Szeghalom–Mezőberény között a mellékvonal fővonali átépítését és új fővonali szakasz építését tartja indokoltnak. A vasútfejlesztési koncepció ezeket a fejlesztéseket nem tartalmazza. A közlekedéspolitikai koncepció az Észak-Magyarország és Észak-Alföld térségek összekötésére a meglévő Miskolc–Nyíregyháza–Debrecen fővonali kapcsolat mellett egy második átlós fővonali összeköttetés (Füzesabony–Tiszafüred–Debrecen) kiépítését a következő két évtizedben nem tartja szükségesnek. [...] A jövőbeni dél-dunai iparvidék vasúti hálózatának még nincs kiforrott megoldása. A területi tervezés két új vasúti mellékvonal építésében (Dunapataj–Kalocsa–Baja és Paks–Tolnamözs), valamint a Rétszilas–Szekszárd–Bátaszék közötti vonal fővonallá átépítésében látja a megoldást. A közlekedési tervezés a közlekedéspolitikai koncepció hálózatracionalizálási elveit is figyelembe véve, általában nem ért egyet új mellékvonalak építésével. Ezért ennek a két vonalnak az építését nem irányozza elő. Új vasútvonal építését csak nagy forgalomsűrűség indokolná, ami egyelőre még nem várható. Nem irányozza elő a térség vasúti szükségleteinek bizonytalan megítélése miatt egyelőre a rétszilas–bátaszéki fővonali átépítését sem." (Vö. A KPM által kidolgozott tervezet a területfejlesztési és közlekedéspolitikai koncepciók összehangolásáról, 1974. május. 107295/1974. MÁV ÜDSZSZ. L. O. Vezérigazgatósági iratok gyűjteménye.)

Ilyen körülmények között nem véletlen, hogy a területfejlesztési és közlekedéspolitikai koncepciók „összehangolásából" nem született jogszabály. Az ezzel kapcsolatos munkálatok megrekedtek a jelentéstervezetek, munkabeszámolók és az azokra írt válaszok szintjén. Az alább közölt dokumentum a MÁV álláspontját rögzíti.

Urbán Lajos, a MÁV vezérigazgató-helyettese levele Bajusz Rezsőnek, a közlekedési minisztérium főosztályvezetőjének

Hivatkozással főosztályvezető elvtárs f. évi május hó 20-án kelt KPF 758/1974. sz. megkeresésében foglaltakra értesítem, hogy a megküldött – miniszteri értekezlet részére készített – tájékoztató jelentéstervezetet áttanulmányoztuk. A tervezettel kapcsolatos állásfoglalásunkat a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány által jóváhagyott Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepcióban és területfejlesztési irányelvekben, a MÁV hosszú távú tervkoncepciójában, valamint a KPM–HM közti KPM 0036/3/1971. „Megállapodás"-ban foglalt megállapítások, tervek és elképzelések egyeztetése alapján alakítottuk ki, melyet részletesebben az alábbiakban ismertetünk.

A terület- és településhálózat-fejlesztési koncepció szerinti vonalépítésekkel és vonalkorszerűsítésekkel kapcsolatban.

1. Építendő új fővonalak
   - Mohács–Báta–(Bátaszék) vasútvonal megépítését 1986–1990 között tervezzük.
   - Bácsalmás–Szeged közötti új vasútvonal megépítését még nagyobb távlatban sem tartjuk indokoltnak. Amennyiben a Pécs–Szeged kiemelt felsőfokú központok, valamint a dél-tiszai és dél-dunai új ipari körzetek egymás közti vasúti forgalma egy ilyen közvetlen vasúti összeköttetést indokol, úgy magyar–jugoszláv államközi tárgyalást javasolunk olyan értelmű megállapodás kötésére, hogy a Bácsalmás–Csikéria–Szabadka–Röszke vonalat a MÁV peage-vonalként[1] használhassa, a Bácsalmás–Szabadka között hiányzó mintegy 10-15 km hosszú volt vasútvonal újbóli megépítése útján. A régi vasútvonal Bácsalmástól majdnem az országhatárig – iparvágányként – jelenleg is üzemel, és tudomásunk szerint Jugoszláviában sincs a régi vonal teljes hosszban felszámolva. Ezen összeköttetés Szabadka közös magyar–jugoszláv határállomás tervezett építésével még kedvezőbb feltételeket teremtene a peage-forgalom számára. Ez a megoldás lényegesen kisebb

1 A nemzetközi jog szerint a peage-vonalak olyan egy állam területén áthaladó vasútvonalak, amelyek egy másik állam vasútállomásait kapcsolják össze. Az ilyen vasútvonalak forgalmát kétoldalú nemzetközi szerződések szabályozzák.

költséget jelentene, biztosítaná a két említett régió vasúti összeköttetését, a külső vasúti gyűrű (átlós vonal) folyamatosságát, egyben jól példázná a két szomszédos szocialista ország közötti együttműködést is.
- Mezőberény–Körösladány közti mintegy 20 km hosszú új vasútvonal megépítése távlati terveinkben nem szerepel, megépítésére – kellő indokok alapján – esetleg 1990 után kerülhetne sor. Megépítéséig szerepét a Körösök vidékére telepítendő új ipari körzetén áthaladó Békéscsaba–Kötegyán–Vésztő–Szeghalom vasútvonal tölthetné be. Dinnyés–Börgönd összekötő vasútvonal megépítését 1981–1985 között tervezzük.
- Solt–Fülöpszállás vasútvonal megépítése 1981–1985 között van előirányozva.
- Pusztaszabolcs–Ráckeve–Dabas–Cegléd vasútvonal megépítésének kérdése már több ízben napirenden szerepelt. Ezen összeköttetést vasúti közlekedési szempontból minden esetben indokolatlannak tartottuk, egyrészt kihasználatlansága (napi 8-10 tehervonat), másrészt nagy építési költsége (jelenlegi árakkal becsülve kb. másfél milliárd Ft) miatt. Álláspontunk most is változatlan.

2. Fővonallá kiépítendő mellékvonalak
Pécs–Bátaszék vonal fővonallá való kiépítését nem tervezzük az alábbi okok miatt:
- vonal forgalmi terhelése ezt távlatban sem indokolja;
- az ívviszonyok rendkívül kedvezőtlenek, fővonali paraméterek biztosítása igen nagy költséggel járna;
- hasonló célokra újítottuk fel fővonali paraméterekkel a Dombóvár–Bátaszék közti vonalat;
- Mohács–Báta közti vasútvonal megépítésével a Pécs–Mohács–Bátaszék vasútvonal is rendelkezésre fog állni, lényegesen kedvezőbb műszaki paraméterekkel.

Püspökladány–Szeghalom és Karcag–Tiszafüred vonalak átépítését fővonallá távlatban várható forgalmi terhelésük nem indokolja. A vonalakat 1976–1980 között újítjuk fel 60 km/ó sebesség és 20 t tengelynyomás biztosításával, ami a koncepciókban elképzelt céloknak is megfelel.

Rétszilas–Bátaszék és Debrecen–Füzesabony vonalakat 1981–1985 között tervezzük átépíteni a vonalak forgalmának megfelelő szerényebb fővonali paraméterekkel (80–100 km/ó sebesség, 23 t tengelynyomás).

3. Építendő új mellékvonalak
Paks–Tolnamözs és Dunapataj–Kalocsa–Baja új vasútvonalak megépítését nem tartjuk indokoltnak. A térség vasúti kiszolgálására az alábbi vasútvonalak szolgálnak: Pusztaszabolcs–Paks, Sárbogárd–Bátaszék, Kunszentmiklós–Tass–Kelebia, Kunszentmiklós–Tass–Dunapataj, Fülöpszállás–Solt (tervezett vonal), Kiskőrös–Kalocsa, Kiskunhalas–Bátaszék; amelyek véleményünk szerint – a közúti közlekedéssel karöltve – kellően kielégítik a közlekedéssel szemben támasztott igényeket.

4. Megtartandó mellékvonalak
Nagyatád–Barcs kis forgalmú mellékvonal felszámolása 1975. december 31-re van ütemezve. A vonal forgalma csekély, jelentősebb forgalomfelfutásra a távlatban sem lehet számítani. Véleményünk szerint az ún. „Területi vizsgálat" keretében kell a település- és területfejlesztési szempontokat mérlegelés tárgyává tenni és az érdekelt szervekkel letárgyalni.
- A KPM 0036/3/1971. tárcaközi „Megállapodás" értelmében a Zalaegerszeg–Zalalövő, Kecskemét–Kunszentmárton, Lakitelek–Kiskunfélegyháza vonalak távlatban is megtartandók és korszerűsítendők.
- Szolnok–Lakitelek–(Kiskunfélegyháza) vonalak átmenő és helyi forgalmának távlatban várható felfutására tekintettel megtartandónak javasoljuk.

A vonal a Záhony–Kelebia nemzetközi tranzitforgalom legrövidebb vonalának egy szakasza lehetne, de jelenlegi tengelynyomása (12 t) és korlátozott pályasebessége (30 km/ó) e forgalom odaterelését nem teszi lehetővé. Ezért a szóban forgó tranzitforgalom jelentős többletfutással (19,1 km) Cegléd–Kiskunfélegyháza útirányon át bonyolódik le. A vonal mellékvonali paraméterekkel (60 km/ó pályasebesség, 20 t tengelynyomás) történő korszerűsítése esetén vasútüzemünk – a jelenlegi 6 millió elegytonna nagyságú tranzitforgalom odaterelésével számolva – évente mintegy 115 millió elegytonna-km trakcióteljesítményt tudna megtakarítani, amellett jelentősen mentesítené a Cegléd–Kiskunfélegyháza közti nagy forgalmú egyvágányú vonalszakaszt.

Becslések szerint további mintegy 800 ezer tonna belföldi átmenő forgalom odavándorlására is lehet számítani Északkelet-Magyarország és Dél-Dunántúl, valamint a Duna–Tisza közének déli részei között, mely forgalom jelenleg szintén Cegléden, illetve Budapesten át bonyolódik le. Végül a vonal belső forgalmában is számottevő felfutást fog eredményezni a Tiszavárkonyban 1974–1978 között megépülő Magnezit Művek várható forgalma, ami az előzetes tájékoztatás szerint mintegy 200 ezer tonna áruszállítást fog jelenteni.
- Tamási–Keszőhidegkút–Gyönk közti 13 km hosszú vasútvonal megtartásával egyetértünk, mivel Tamási község középfokú központ lesz.

Fentiek alapján és egyéb szempontok figyelembevételével a centrumból kiinduló sugárirányú vonalakat összekötő átlós vonalak összetételét az alábbiak szerint javasoljuk pontosítani:

1. Belső gyűrű.
Komárom–Székesfehérvár–Sárbogárd–Rétszilas–Dunaföldvár–Solt–Fülöpszállás–Kecskemét–Lakitelek–Szolnok–Hatvan–Salgótarján. A belső gyűrű vonalainak kijelölésénél, mint másodrendű (kisegítő) változatok szóba jöhetnek a következő vonalszakaszok is:
- Székesfehérvár–Dunaföldvár között: a Székesfehérvár–Pusztaszabolcs–Dunaföldvár útirány, mely 1 km-rel hosszabb a rétszilasi útiránynál, és lényeges hátránya az, hogy a vonatok Pusztaszabolcson irányt változtatnak (gépkörüljárás), melyet deltavágány építésével lehetne kiküszöbölni.
- Szolnok–Salgótarján között: Szolnok–Kisújszállás–Kál-Kápolna–Kisterenye–Salgótarján útirány, mely 49 km-rel hosszabb a főváltozatnál, viszont kevésbé kihasznált vonalakat érint. A vonatok irányváltoztatása Kisújszál-

lás állomásnál szintén fennáll, amit deltavágány építésével lehetne kiküszöbölni.

Megjegyzés: A terület- és településfejlesztési koncepcióban felvetett Győr–Veszprém–Székesfehérvár útvonal rendkívül kedvezőtlen vonalvezetése miatt átlós vonalnak nem javasolható.

2. Külső gyűrű

Hegyeshalom–Szombathely–(Zalaegerszeg)–Nagykanizsa–Gyékényes–Dombóvár–Bátaszék–Baja–Bácsalmás–Csikéria–Szabadka–Röszke–Szeged–Békéscsaba–Kötegyán–Vésztő–Szeghalom–Püspökladány–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony. A külső gyűrű vonalainak kijelölésénél – mint másodrendű (kisegítő) változatok – figyelembe vehetők a következő vonalszakaszok is.

- Gyékényes–Bátaszék között: a Gyékényes–Szentlőrinc–Pécs–Mohács–Bátaszék (a Mohács–Bátaszék közti új vasútvonal megépítése után), mely útvonal 44 km-rel hosszabb a főváltozatnál, előnye viszont, hogy mind a mecseki, mind a dél-dunai iparvidéket érinti.

Megjegyzés: A terület- és településfejlesztési koncepció szerinti Pécs–Bátaszék útvonal rendkívül kedvezőtlen vonalvezetése miatt átlós vonalnak nem javasolható.

- Békécsaba–Szeghalom között: Békéscsaba–Mezőberény–Körösladány–Szeghalom vonal (a Mezőberény–Körösladány közti új vasútvonal esetleges megépítése után).

Megjegyzés: A főváltozatként javasolt Békéscsaba–Kötegyán–Vésztő–Szeghalom útvonal ugyan 33 km-rel hosszabb, mint a másodrendű változat, viszont előnye, hogy egyrészt nincs szükség új vonal építésére, másrészt a Körösök vidékére tervezett új ipari körzeten halad át.

Végül közöljük, hogy egyebekben egyetértünk a T. Főosztály által készített tájékoztató jelentésben foglaltakkal.

Urbán Lajos vezérigazgató-h.

Urbán Lajosnak, a MÁV vezérigazgató-helyettesének levele Bajusz Rezsőnek, a KPM főosztályvezetőjének a vasút- és a területfejlesztés összehangolásáról, 1974. május 29. 107295/1974. MÁV ÜDSZSZ. L. O. Vezérigazgatósági iratok gyűjteménye.

56

A NÉPGAZDASÁG ÉRDEKEI A GÉPJÁRMŰ-FORGALMAZÁSBAN

1974–1979

Az állam számára a személyautó iránti kereslet a lakossági vásárlóerő szabályozásának hatékony eszköze volt. 1974-ben már túl rövid időt kellett várni az autóvásárlásra, ezért az állam mesterségesen visszafogta a kínálatot. Az autóhiány 1979-ben ért el az ún. felső tűrési határához. A kereslet változásaira az állam adminisztrációs intézkedésekkel válaszolt. A Gazdaságpolitikai Bizottság 1974-ben két ízben is foglalkozott (május 20. és szeptember 23.) a személygépkocsi-értékesítés helyzetével, ill. nehézségeivel. Május 20-ai ülésükön például 4500 db Dacia és 2000 db Zaporozsec eladhatatlan személygépkocsi sorsáról döntöttek (a Minisztertanács vizsgálja meg a Dacia árcsökkentésének lehetőségét). Ennek hatására a Dacia árát 1974 júniusában 12 ezer Ft-tal csökkentették. Az árcsökkentés azonban csak minimálisan növelte meg a forgalmat.

Az alábbi A) jelzésű gépkocsi-forgalmazásról szóló komplex elemzést a Gazdaságpolitikai Bizottság szeptemberi ülésén tárgyalta meg. 1974. szeptember 20-án a jelentésről készített, mintegy ötoldalas összefoglaló értékelésében Szigeti István (az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának munkatársa) azt írja: „a fő kérdés az, hogy milyen életszínvonal és népgazdasági szempontok alapján határozzuk meg a követendő kereskedelempolitikai elveket. Ennek főbb elemei a fogyasztói ár és az árukölcsön, valamint az importálandó kocsik struktúrája. [...] Politikailag nem kívánatos feszültséget váltana ki, ha a gépkocsiárakat csökkentenénk, ahogy a Belkereskedelemi Minisztérium anyaga ennek lehetőségét felveti. Nem lehet a legkedvezőbb jövedelmű rétegek fogyasztásában jelentkező gépkocsiárakat csökkenteni, miközben az alapvető fogyasztási cikkek és szolgáltatások jelentős részének ára (esetenként elég dinamikusan) emelkedik. [...] A jelentésben leírt vélemények szerint külkereskedelmi, illetve népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy a lakosságnak minél több gépkocsit értékesítsünk. Úgy gondoljuk, hogy a magyar gépexport dinamikáját és a külkereskedelem pozitív egyenlegének levásárlását nem lehet a személygépkocsi-import növelésének szükségességével mereven összekapcsolni. Nincs értelme több ezer (esetleg több tízezer) kocsit behozni, amire nincs vevő, s azok a kereskedelem telepein rozsdásodnak. [...] inkább maradjon fenn továbbra is az a helyzet, hogy bizonyos kiskocsi-típusokra várni kell, a sorban állás még megmarad, de más típusok árleszállítása útján ne tereljük át a keresletet. [...] átmenetileg lehet részletvásárlással terelni a keresletet, de tartósan ne hozzunk be semmilyen típusból többet, mint amennyit a jelenlegi árak mellett a szükséglet." (MOL M–S 288. f. 15. cs. 279. ő. e.) Szigeti István határozati javaslatait elfogadva, 1974. szeptember 24-én a Gazdaságpolitikai Bizottság megállapította: jelenleg számszerűen még nem lehet meghatározni az 5. ötéves terv idején várható keresletet, nem indokolt hitellel ösztönözni a kereslet növekedését, a fogyasztói árat csökkenteni nem helyes, a szocialista gyártmányú autóknál pedig az áremelkedést a használati érték növekedésének mértékéig érvényesíteni kell. A B) jelzésű irat akkor keletkezett, amikor Magyarországon az autóhiány az ún. felső tűrési határhoz közelített. 1978 elején a Merkur már 352 ezer igénylőt tartott nyilván, ez

három és félszer több volt, mint amennyi gépkocsi a vállalat évi behozatali tervében szerepelt. Az MSZMP KB Titkársága 1979. január 2-án hozzájárult, hogy a benzinár-emelkedés miatt 2,70 Ft-ban állapítsák meg a közületi célra használt magán-személygépkocsik km-teljesítménye után fizetendő térítést. Tudomásul vette, hogy a soron kívüli személygépkocsi-vásárlásnál fizetendő 10% felárat a közületi célra felhasznált magángépkocsik esetében a munkaadó és munkavállaló – megállapodás alapján – közösen fedezi, ill. az összeget a munkaadó visszatéríti. A titkárság elé kerülő előterjesztés szövege hiányzik. (MOL M–KS 288. f. 7. cs. 569. ő. e.)

A) A Belkereskedelmi Minisztérium jelentése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának 1974. szeptember

I. A 4. ötéves terv személygépkocsi-forgalmának várható alakulása

A 4. ötéves terv személygépkocsi-ellátási irányszámai a kereslet–kínálat egyensúlyának megteremtését tűzték ki célul. A terv 300 ezer db személygépkocsi importját irányozta elő. Az elmúlt időszak tényszámai és a jelenlegi árukínálat alapján a tervidőszakban mintegy 350 ezer db gépkocsi értékesítése várható.

A személygépkocsi-ellátás évről évre javult, és 1973-ban már több személygépkocsit értékesítettek, mint amennyi új vevőmegrendelést kaptak. A lakossági megrendelések állománya állandóan csökken. 1972. december 31-én 109 ezer db, 1973. december 31-én 90 ezer db, 1974. június 30-án 65 ezer db gépkocsi-megrendelés volt az értékesítő vállalatnál nyilvántartva. A személygépkocsi-hiány [a] Wartburg és Trabant Combi típusok kivételével mennyiségileg megszűnt. A várakozási idő jelentősen lerövidült, Daciát és Moszkvicsot raktárkészletből tud a kereskedelem kiadni. A f. évi áruforgalom alakulását vizsgálva megállapítható, hogy van néhány személygépkocsi-típus, amelyek iránt a jelenlegi értékesítési kondíciók mellett nincs elég kereslet. Ilyenek a Dacia, a Moszkvics, a Polski Fiat és a Skoda 110 L.

1974. májusi előterjesztésünkben fentieken kívül a Zaporozsec típusú személygépkocsiknál is értékesítési problémát jeleztünk. Az elmúlt fél évben – egyrészt az olcsóbb személygépkocsik hiánya, másrészt alacsonyabb üzemeltetési költségei, továbbá a gépkocsi minőségéről a lakosság által alkotott vélemény kedvező változása miatt – enyhültek az értékesítési problémák.

A Dacia személygépkocsi fogyasztói árát 1974. június 10-től leszállítottuk. Az árcsökkentés hatása minimális volt a forgalomra. Mindössze 500 db gépkocsira érkezett megrendelés, illetve típusmódosítás. A jelenlegi forgalom alapján – az évi 4500 db átvételi kötelezettséget figyelembe véve – év végére várhatóan 3000 db eladatlan Dacia személygépkocsi lesz a Merkur Vállalatnál. Hasonló értékesítési nehézségek mutatkoznak a Moszkvics, a Polski Fiat és a Škoda 110 L típusú gépkocsiknál is. Ezért az év végére az 1973. december 31-ei 8300 db-ról 12 600 db-ra emelkedik a kereskedelem személygépkocsi-készlete.

Az értékesítés nehézségeiről a Külkereskedelmi Minisztériumot tájékoztattuk, kértük az 1974. évre szóló szerződésekből adódó átvételi kötelezettségek csökkentését. Erre a Külkereskedelmi Minisztérium nem lát lehetőséget.

Az 1975. évi személygépkocsi-forgalom várható alakulását vizsgálva megállapítható, hogy a beszerzési lehetőségek mennyiség tekintetében kielégítenék a várható keresletet, választékban azonban nem. Az árucsere-forgalmi megállapodások a jövő évben 77 000 db gépkocsi beszerzését irányozzák elő szocialista relációból. A belkereskedelem 75 000 db gépkocsi beszerzését tartja reálisnak, de más összetételben, mint amit a jelenlegi államközi megállapodások tartalmaznak.

A kereslet alakulása miatt Polski Fiat, Dacia, Moszkvics, Zaporozsec és Volga típusú személygépkocsikból összesen 13 500 db-bal csökkenteni, Wartburg, Trabant és Škoda S 100-as típusú személygépkocsikból összesen 10 500 db-bal növelni kellene az 1975. évre előirányzott beszerzési kontingenseket.

A Külkereskedelmi Minisztérium véleménye szerint ez az igény nem teljesíthető. Amennyiben a jelzett kontingensek csökkentése sikerülne is, a keresett gépkocsikból nem tudják emelni a behozatalt, és így végeredményben 10 000 db-bal csökkenne az importvolumen.

A kieső tételek helyett hasonló nagyságrendű pótlólagos gépimportra a KKM nem lát lehetőséget, és véleménye szerint a stornók várhatóan az érintett reláció gépforgalmának szintjére is jelentős kihatással lesznek.

Amennyiben a külkereskedelem az igényelt módosításokat nem tudja végrehajtani, szükség van a jelenlegi értékesítési felvételek megváltoztatására és egyes gépkocsitípusoknak (pl. Moszkvics, Zaporozsec, Polski Fiat és Dacia típusok) már 1975-ben is a részletakcióba történő bevonására.

II. Az 5. ötéves terv személygépkocsi-beszerzési és -értékesítési előirányzata

Népgazdasági érdekeink azt kívánják, hogy az automobilizmus fejlődjék. A Pénzügyminisztérium által végzett számítások szerint a személygépkocsi-forgalommal kapcsolatos költségvetési kiadások az állam számára mintegy kétszeresen visszatérülnek. (1. sz. melléklet.)

A személygépkocsi-forgalmazás fejlődésének ütemét a lakosság anyagi jólétének növekedése, valamint a népgazdaság teherbíró képessége (a személygépkocsi-közlekedéssel kapcsolatos infrastrukturális ellátottság és az ország energiahelyzete) határozza meg.

Az elkövetkezendő tervidőszakra a tervezésben részt vevő szervek és a kereskedelem is a személygépkocsi-forgalom emelkedésével számol, de eltérő mértékben. Az előzetes tervszámítások az 1976–1980. időszakra 500 000 db személygépkocsi importjával számolnak. Az OT véleménye szerint az 500 000 db-os személygépkocsi-beszerzés csökkentése szükségesnek látszik. Javasolja azonban, hogy a csökkentés mértékének számszerűségével – a gépipari termékek exportjának kialakítása, illetve a fizetési mérleg helyzete miatt – jelenleg ne foglalkozzunk. A KKM és az OAÁH[1] népgazdasági érdekekre való hivatkozással

1 Országos Anyag- és Árhivatal.

(népgazdasági akkumuláció, gépkocsialkatrész-kooperáció, közlekedéspolitikai koncepció, exportlehetőségek korlátozása) az 500 000 db-os gépkocsiimport mellett foglal állást.

A Belkereskedelmi Minisztérium – figyelembe véve a személygépkocsi-keresletet befolyásoló tényezőket és a lakossági jövedelem alakulását, a jelenlegi értékesítési kondíciók mellett, változatlan árszínvonalon – 370–380 000 db gépkocsi értékesítését látja realizálhatónak az 5. ötéves terv időszakában.

Koncepcióink kialakításánál az alábbi tényezőket vettük figyelembe.

– Az 1976–1980. évekre tervezett reáljövedelem-növekedés lehetővé teszi, hogy újabb rétegek vásárolhassanak személygépkocsit. A kereslet nagyrészt természetesen az olcsóbb kategóriába tartozó – 60 000 Ft-on aluli árú – gépkocsik felé fog irányulni. A szállítók ajánlatai alapján a beszerzési lehetőségek a keresletnek nem felelnek meg. Példaként említjük meg, hogy ebben az évben ilyen típusokból csak kb. 20%-os a kínálat. Ez a meghatározó az értékesítési prognózis kialakításában. Emellett Polski Fiat 1500-as, Dacia, Moszkvics, Skoda 110 L gépkocsiknál a kereslet további csökkenésével kell számolni.

– Az elmúlt években a személygépkocsi-fenntartási költségek, az adó, a biztosítási díjak, a javítási költségek stb. felemelésével növekedtek, és a kenőolaj-, valamint a benzinárak emelésével tovább nőnek. A benzinárak emelését is figyelembe véve a fenntartási költségek növekedése éves viszonylatban kb. 25-30%-os, a gépkocsik futásteljesítményétől függően. A benzin árának és az üzemeltetési költségek emelésének hatása a személygépkocsi-keresletre egyelőre pontosan nem mérhető fel. Tájékozódásunk szerint a baráti államokban bevezetett benzináremelés a gépkocsikeresletet csökkentette.

– A kereslet változását bizonyítja az is, hogy erőteljesen csökkent a használt gépkocsik ára. A korábbi években a használt kocsik ára megközelítette, egyes típusoknál meg is haladta az új kocsik árát. Jelenleg a használt kocsi ára jelentősen alacsonyabb az új kocsi áránál, és ez mérsékli a csere ütemét. Sok megrendelő a kiadás időpontjában nem veszi át gépkocsiját az értékesítő vállalattól. (Az elmúlt évben kb. 10 000 ilyen eset volt.) A visszamondások számának további növekedése várható.

– A fogyasztói árak emelésének is jelentős forgalomcsökkentő szerepe van, különösen akkor, ha az áremelés mögött nincs korszerűsítés, használatiérték-növekedés. A személygépkocsi-árak emelése világpiaci jelenség, a szocialista országok szállítói részéről is jelentkezik. Az eddigi szállítói áremeléseket csak a tőkés személygépkocsi fogyasztói árában érvényesítettük. A szocialista országokból származó gépkocsik szállítói áremelését eddig nem hárítottuk át a vásárlókra. Ezt az árpolitikát kívánjuk folytatni a jövőben is, azzal a különbséggel, hogy a szocialista relációból származó gépkocsik árát csak a használati érték emelése esetén és annak mértékében növeljük. Más okból származó áremelkedést a fogyasztói árakban nem érvényesítünk.

– Megvizsgáltuk, hogy milyen tényezők gyakorolnak befolyást az elkövetkezendő tervidőszak személygépkocsi-forgalmára. Eszerint az egyik és legfontosabb – értékesítést növelő – tényező a részletakció bevezetése. Bár konkrét tapasztalataink még nincsenek, becslések szerint a tervidőszak alatt kb. 50 000 db gépkocsival lehetne többet eladni, ha bevezetnénk a részletakciót. A hitelt

hosszabb időre, viszonylag alacsony kamat és nem magas készpénzelőleg mellett kellene megállapítani. Ez esetben az eladás várhatóan 420–425 000 db körül alakulna. Azzal, hogy egyes gépkocsitípusokat bevonnánk a részletakcióba, a külkereskedelmi, illetve népgazdasági érdekek szolgálata mellett az ellátást is javíthatnánk.

– Amennyiben a keresletnek megfelelő összetételben nem lehet a személygépkocsi-importot biztosítani, illetve át kell venni a kontingensek jelenlegi választékát és mennyiségét, úgy a jelenlegi fogyasztói árak felülvizsgálata, illetve csökkentése is szükségessé válhat.

– Üzletpolitikai intézkedésekre is szükség van a forgalom növelése érdekében (szezonárak alkalmazása, használt gépkocsik árának beszámítása az új gépkocsi árába, szolgáltatások növelése stb.).

A Minisztertanács 1974. második félévi munkaterve alapján az Országos Tervhivatal elnökével, a külkereskedelmi miniszterrel, valamint az Országos Anyag- és Árhivatal elnökével koordinálva jelentést kell adni a személygépkocsi-forgalmazás egyes kérdéseiről a Minisztertanács részére. A jelentés határozati javaslatait tájékoztatás céljából mellékeljük. (2. sz. melléklet.)[2]

1. sz. melléklet. A személygépkocsi-állomány alakulása
(az állami akkumuláció számításához), ezer db

	1973	1976	1977	1978	1979	1980
Összes szgk.-eladás	76	65	70	76	78	81
Le: közületi eladás	8	7	7	8	8	8
Selejtezés	11	11	11	12	13	13
Nettó állomány növekedése	57	47	52	56	57	60
Bruttó állomány növekedése	68	58	63	68	70	73
Állomány december 31-én	380	546	598	654	711	771
Évi átlagos állomány	352	523	573	627	683	742

Megjegyzés:
1. A selejtezés adatai: az OT 1972. évből származó, 4. és 5. ötéves tervidőszakra vonatkozó adatait tartalmazza. Az értékesítés arányában évekre bontva.
2. A bruttó állománynövekedés: állománynövekedés selejtezés levonása nélkül.
3. Évi átlagos állomány: az évi nyitó és záró állomány egyszerű átlaga, a nettó növekedéssel számítva.

2 Közlésétől eltekintettünk.

1.a melléklet. Az 1973. évi költségvetési bevétel és kiadás fajlagos mutatói, Ft/gépkocsi

Bevételek jogcíme	Ft/db	Kiadások jogcíme	Ft/db
Gépjárműadó és biztosítás	1 975	Útépítés	
Járműértékesítés	29 938	Javítókapacitás fejlesztése	2631,6
Javítótevékenység	269	Kereskedelmi hálózat fejlesztése	1492,6
Alkatrész-értékesítés	333,2	Üzemanyagkút-hálózat fejlesztése	3687,7
Gumiabroncs-értékesítés	170,6	Egyéb	
Útépítő vállalatok befizetései			
Üzemanyag-értékesítés	2 894		

Megjegyzés:
a) A költségvetési bevételek: egy átlagos állományi személygépkocsira számítottuk.
b) A járműértékesítés adata: a bruttó növekedésre számítva.
c) Az üzemanyag-értékesítés tartalmazza az Áfor teljes befizetésének a lakossági forgalommal arányos részét, beleértve a termelési adót. Nem vettük figyelembe az 1,8 Mrd Ft összegű importtámogatást. Az üzemanyagot 1974. szeptember 1-jei árra számítottuk át.
d) A javítókapacitás és az üzemanyagkút-hálózat fejlesztését a nettó állománynövekedéssel együtt vettük figyelembe.
e) A kereskedelmi hálózatfejlesztés: a bruttó állománynövekedésre számítva.

1.b melléklet. Költségvetési bevételek (1.a melléklet fajlagos mutatóival számolva), millió Ft

Jogcím	1976	1977	1978	1979	1980	1976–1980
Gépjárműadó és biztosítás	1033	1132	1238	1349	1465	6217
Járműértékesítés	1766	1886	2035	2097	2185	9969
Javítótevékenység	141	154	169	184	200	848
Alkatrész-értékesítés	174	191	209	227	247	1048
Gumiabroncs-értékesítés	89	98	107	116	126	536
Üzemanyag-értékesítés	1513	1658	1815	1977	2143	9106
Útépítő vállalatok befizetése	802	859	913	1001	1055	4630
Összesen	5518	5978	6486	6951	7421	32354

Megjegyzés:
1. Az üzemanyag-értékesítés bevételei a 40%-os áremelés hatását tartalmazzák.
2. Az útépítő vállalatok befizetéseit az útépítési teljesítménynövekedéssel arányosan vettük figyelembe.

1.c melléklet. Költségvetési kiadások (1.a sz. melléklet fajlagos mutatóival számolva), millió Ft

Jogcím	1976	1977	1978	1979	1980	1976–1980
Útépítés	3051	3268	3471	3809	4014	17 613
Javítókapacitás fejlesztése	124	137	147	150	158	716
Kereskedelmi hálózat fejlesztése	87	94	101	105	109	496
Üzemanyagkút-hálózat fejlesztése	173	192	206	210	221	1 002
Egyéb	20	22	25	28	30	125
Kiadások összesen	3455	3713	3950	4302	4532	19 952
Egyenleg						
Bevételek összesen	5518	6978	6486	6951	7421	32 354
Bevételi többlet	2063	2265	2536	2649	2889	12 402
Bevételi többlet, %	37,4	37,9	39	38,1	38,9	38,3

Megjegyzés:
Az útépítés: előzetes OT számítási adat felhasználásával az egyéni közlekedésre eső hányad.
Az egyéb soron csak az ATI beszerzése és felújítása szerepel.

1.d melléklet. A személygépkocsi-forgalmazásból és üzemeltetésből származó állami akkumulációra vonatkozó számítás értékelése

A személygépkocsi forgalmazásával, üzemeltetésével kapcsolatban az eddigiekben több alkalommal történt utalás arra, hogy az állami akkumuláció rendkívül előnyös az állam számára. Bár a közelmúltban erre konkrét számítások készültek, a jelenlegi jelentéshez – részben azok felhasználásával – pontosítottuk az eddigi számításokat. A bevételeknél egyidejűleg figyelembe vettük az 1974. szeptember 1-jével életbe lépett üzemanyagár-emelés hatását is. E pontosításra való törekvés ellenére, több bizonytalanságot alkalmaz a számítás, így elsősorban nem a forint, illetve millió forintra számított adatok, hanem azok egymáshoz viszonyított aránya és főleg nagyságrendje az, ami a kialakult helyzet megítéléséhez támpontul szolgálhat. A számítás módszerét illetően a következőket szükséges hangsúlyozni:

1. Az 1973-as adatokat tényszámok alapján állítottuk be, figyelembe véve az üzemanyagköltségnél az 1974. szeptember 1-jével belépő árváltozást. (Ennél 140%-os árindexszel számoltunk.)

2. A személygépkocsik számát két formában vettük számításba a bevételek, illetve kiadások felmérésénél: átlagos állományt számítottunk, és évenkénti növekményt állítottunk be az 5. ötéves tervre az eddig kalkulált előirányzatok figyelembevételével.

3. A bevételek és kiadások fajlagos mutatóinál az 1973. évi jogcímenkénti bevételeket, illetve kiadásokat az 1. sz. mellélet szerint kimutatott gépkocsiállomány adataival osztottuk, kivéve:

- a járműértékesítést, amely – természetesen – az értékesítésből származó bevétel és 1973. évben értékesített gépjármű hányadosa;
- a kiadások közül a javítókapacitás-fejlesztés, valamint az úthálózat-fejlesztés fajlagos költségét, amelyeknél az ugyancsak az ilyen jogcímen felmerült kiadásokat az értékesített gépkocsik mennyiségével (csökkentve a selejtezéssel) osztottuk;
- nem számítottunk fajlagos mutatót az „útépítő vállalatok befizetése" címen, mert ezen vállalatok befizetése sem a gépkocsiállománnyal, sem pedig a növekedéssel nem arányos. A kiadások „egyéb" jogcíme a Tanintézetre az állami támogatást tartalmazza, amely szintén nem hozható szorosan kapcsolatba a gépjárműállomány alakulásával.

4. A költségvetési bevételeket és kiadásokat 1976–1980. évek viszonylatában részben az 5. ötéves terv előzetes számításaira alapoztuk, részben pedig a fajlagos bevétel–kiadás és várható gépjárműállomány (növekmény) figyelembevételével számítottuk. Az előzetes terv számításait vettük figyelembe az útépítésnél és az útépítő vállalatok befizetésénél.

A Belkereskedelmi Minisztérium jelentése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a személygépkocsi-forgalmazás helyzetéről és problémáiról 1975-re és az 5. ötéves terv időszakára, 1974. szeptember. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 279. ő. e. Hét gépelt oldal, határozati javaslat nélkül.

B) A belkereskedelmi miniszter előterjesztése a kormányhoz 1979. január

A lakosság személygépkocsi-kereslete az utóbbi években jelentősen fokozódott, s mind jobban meghaladja a kínálatot. A gépkocsi-előjegyzések száma – az évenkénti 100–110 ezer új gépkocsi behozatali lehetősége és eladása mellett – meghaladja a félmilliót. A kereslet gyors növekedésében több tényező játszik szerepet: a jövedelmek emelkedése, a gépkocsik hosszabb ideje tartó változatlan ára stb., a nagyszámú megrendelés a hosszú várakozási idővel és a viszonylag alacsony összegű előleggel is összefügg. A várakozási idő a keresettebb típusoknál 3–5 év. A megrendeléskor fizetendő előleg a vételár 20%-a.

A fennálló körülmények azt eredményezték, hogy megnőtt és terjed a gépkocsik adásvételével kapcsolatos spekuláció, magas a szabad piacon értékesített használt gépkocsik ára. Magánforgalomban az új és a kevésbé használt gépkocsik jelentős haszonnal adhatók tovább. Új gépkocsik, típustól függően 10–30 ezer forint haszonnal adhatók el. A szocialista szektor közvetítésével főleg a használtabb gépkocsik cserélnek gazdát. A szocialista szektor a használt gépkocsi adásvételének kis részét, mintegy 15%-át bonyolítja le.

A személygépkocsi-értékesítési rendszer meghatározott munkakörben dolgozók részére soron kívüli vásárlási lehetőséget biztosít. Így például a közületi gépkocsi használatáról lemondott vezető állásúak, mezőgazdasági szakemberek, orvosok, pedagógusok, a pártapparátus, a társadalmi és állami szervek, a fegyveres testületek egyes munkaterületén dolgozók, az újságírók, a Szocialista Hazáért Érdemrend kitüntetéssel rendelkezők élveznek soronkívüliséget. A soronkívüliségben részesülők előleget nem fizetnek, három éven belül e kedvezményt nem vehetik igénybe. Az előjegyzés alapján értékesíthető gépkocsik számát az előbbieken kívül szűkítik a konvertibilis valutáért eladott, a gépkocsinyeremény és a lottósorsolás alapján forgalmazott gépkocsik, valamint a közületek soron kívüli vásárlásai. Mindez az évenként értékesíthető mennyiség kb. 17%-át teszi ki. Ez szám szerint 17 900 db személygépkocsit jelent, amiből a közvetlen személyre szóló 13 300 db.

A személygépkocsi adásvétele terén tapasztalt kedvezőtlen jelenségeket alapvetően megoldaná, ha lényegesen növekedne a gépkocsikínálat. A gépkocsi-behozatal jelentős emelésére, a kínálat bővítésére azonban a következő években sem lesz lehetőség. Ezért az előjegyzési állomány és a spekuláció mérséklésére közgazdasági és más eszközöket is igénybe kell venni. A személygépkocsi iránti kereslet mérséklése, a spekuláció visszaszorítása érdekében a következőket javasoljuk:

1. A személygépkocsi-megrendeléskor befizetendő összeg a vételár 50%-a legyen az eddigi 20% helyett. Ennek érvényesítése az új előjegyzésekre és az 1980. január 1. utáni időszakra visszaigazolt megrendelésekre terjedjen ki. A megrendeléssel rendelkezők számára megfelelő időt kell a kiegészítésre biztosítani, illetve a megrendelések visszavonását lehetővé kell tenni. Az előlegkiegészítés végső időpontjára 1979. december végét javasoljuk. (Az előlegkiegészítés, attól függően, hogy a nagyobb előleg miatt hányan vonják vissza a megrendelést, 5–8 milliárd forint vásárlóerő-lekötést jelent.) A már befizetett vételárelőlegek kiegészítésének elrendelését a mellékelt minisztertanácsi rendelet 2. §-a tartalmazza. A jövőre nézve az 50%-os előlegbefizetés elrendelését a belkereskedelmi miniszter rendeletében kell előírni.

2. A Minisztertanács rendeletben szabályozza, hogy az új személygépkocsik a vételtől számított három évig csak a belkereskedelmi miniszter által arra kijelölt gazdálkodó szerv számára vagy közvetítésével idegeníthető el. Az erre vonatkozó minisztertanácsi rendelet tervezetét az előterjesztés melléklete tartalmazza. E rendelkezés meghozatalával hatályát veszti az a korábbi pénzügyminiszteri rendelkezés, amely az új személygépkocsik egy éven belüli értékesítése esetére 10%-os külön illetéket állapított meg.

3. Soron kívüli vásárlás engedélyezésének esetére a belkereskedelmi miniszter a gépkocsiknál soronkívüliségi felárat állapítson meg, amelynek indokolt mértéke a fogyasztói ár 10%-a. A felár fizetését minden közvetlen, személyre szóló soron kívüli vásárlásnál érvényesíteni kell.

A javasolt intézkedések alkalmasak az új személygépkocsikkal történő spekulációs jellegű visszaélések visszaszorítására.

A belkereskedelmi miniszter előterjesztése a Minisztertanácshoz a személygépkocsik forgalmának egyes kérdéseiről, 1979. január. MOL XIX–A–83–a 1979. január 11-i ülés. Készült 70 példányban. Négy gépelt oldal.

57

AZ ORSZÁG VEZETŐI SZOLGÁLATI AUTÓJUKAT NEM VEZETHETIK

1976. március 10.

Az MSZMP központi szerveinek iratanyagában nincsenek a párt vezetőinek gépjárműhasználatára vonatkozó iratok. 1970. október 20-án az MSZMP PB szóbeli előterjesztés alapján engedélyezte a hivatali gépkocsik vezetését. Nem készült feljegyzés az iratban említett karambolokról sem.

Biszku Béla és Németh Károly javaslata az MSZMP Titkárságának

A Politikai Bizottság 1970. október 20-i határozatában engedélyezte, hogy a Politikai Bizottság tagjai, a KB titkárai és a miniszter elvtársak „gépkocsit belföldön nem hivatalos útjaikon vezessenek".

A szolgálati gépkocsik használata terén az elmúlt időben több, a vezető elvtársak biztonságát veszélyeztető rendellenesség fordult elő. Egyes elvtársak – a szolgálati gépkocsit vezetve – karamboloztak. Előfordult, hogy a szolgálati gépkocsit családtagok is vezették.

A vezető elvtársak személyi biztonságának védelme, továbbá az állami vagyon megóvása érdekében a Titkárság javasolja a Politikai Bizottságnak: a Politikai Bizottság és a Minisztertanács hozzon együttes határozatot arra, hogy

1. A Politikai Bizottság tagjai, a Központi Bizottság titkárai, a KEB elnöke, a kormány tagjai és a miniszteri rangban lévő vezetők, továbbá az államtitkárok a szolgálati célra biztosított gépkocsit a jövőben nem vezethetik.

2. A Politikai Bizottság hatályon kívül helyezi az 1970. október 20-i határozatának a hivatali gépkocsik vezetése engedélyezésére vonatkozó részét.

Az előterjesztéssel Borbándi János egyetért.

Németh Károly — Biszku Béla

Biszku Béla és Németh Károly javaslata az MSZMP Titkárságának 1976. március 15-i ülésére, 1976. március 10. MOL M-KS 288. f. 7. cs. 498. ő. e. Szigorúan bizalmas. Egy gépelt oldal, eredeti példány, készült 16 példányban.

58

DEVIZABEVÉTELEK A NEMZETKÖZI FUVAROZÁSBAN

1978. március

Az állam vezetői az 1970-es évtizedben – ellentétben az 1960-as évekkel – tisztában voltak a közlekedés devizaszerző, devizamegtakarító népgazdasági jelentőségével. A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága (NGKB) rendszeresen foglalkozott a közlekedés devizaszerző képességével összefüggő ügyekkel. Az alább közölt előterjesztés előzménye: az európai KGST-országok 1977. október 1-jétől 90%-kal felemelték a nemzetközi vasúti tranzitdíjakat és 200%-kal a vasúti teherkocsi-használati díjakat. A díjemelés folytán a MÁV tranzitbevételei erőteljesen növekedtek. Az előterjesztéssel az NGKB 1978. április 18-ai ülésén foglalkozott. Ennek során a bizottság megállapította: a közlekedés és hírközlés nemzetközi tevékenységéből származó devizabevételek a 4. ötéves tervidőszak során megkétszereződtek. A devizakitermelés 70%-a, közel 1,1 milliárd dollár a nem rubel elszámolású forgalomból származik. Az új nemzetközi vasúti tranzittarifa alkalmazásának tapasztalatait és fuvarpiaci kihatásait az NGKB 1978. június 14-én tárgyalta meg.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése

I.

Az utóbbi években a közlekedés teljesítményei dinamikusan emelkedtek. A szállítási igényeket a közlekedési vállalatok, ha nem is mindig zökkenőmentesen, de lényegében maradéktalanul és javuló színvonalon elégítették ki. A gyorsan bővülő külkereskedelmi forgalom, a turizmus fellendülése s nem utolsósorban országunk földrajzi elhelyezkedésének hatására a közlekedés nemzetközi szállítási teljesítményei gyorsabban nőttek, mint a belföldi szállításoké (1970 és 1975 között 33, illetve 19%-kal).

A közlekedés személy- és áruszállítási feladatai a következő években is növekednek, és várható, hogy a nemzetközi igények továbbra is gyorsabb ütemben emelkednek, mint a belföldi szállítások. Előreláthatóan 1980-ra a nemzetközi teljesítmények aránya a vasúti áruszállításban megközelíti a 60%-ot, a közúti forgalomban pedig a 20%-ot. A hajózás teljesítményei már jelenleg is csaknem egészében, a légi közlekedésé pedig teljes mértékben nemzetközi tevékenységből adódnak.

A közlekedés és hírközlés nemzetközi tevékenységből származó devizabevételei a IV. ötéves tervidőszakban megkétszereződtek. Hasonló növekedés várható az V. ötéves tervidőszakban is, 1976 és 1980 között [a] bruttó devizakitermelés összesen mintegy 55 milliárd Ft lesz. Ebből a közlekedési és hírközlési szolgáltatásokkal szerzett deviza értéke 41 milliárd Ft, és 14 milliárd Ft értékű a magyar utasok, illetve áruk külföldön végzett szállításával elért devizakímélés. Az öt év

alatti devizakitermelésnek 70%-a (kb. 1,1 milliárd dollár) a nem rubel elszámolású forgalomból származik.

A közlekedési és hírközlési vállalatok devizabevételeinek 75%-a áruszállításból, 10%-a személyszállításból, 2%-a hírközlésből, 13%-a pedig egyéb szolgáltatásokból (járművek és létesítmények használati díja, raktározás stb.) származik.

A közlekedési vállalatok devizabevételeiket viszonylag kedvező ráfordításokkal érik el. 1977-ben az egységnyi nettó devizabevételre eső ráfordítás a következő volt:

MÁV	28 Ft/dollár	22 Ft/rubel
Hungarocamion	34 Ft/dollár	33 Ft/rubel
Tengerhajózás	43 Ft/dollár	–
Malév	42 Ft/dollár	49 Ft/rubel

Azon túl, hogy a közlekedés devizabevételeinek nagyobb része a gazdaságilag fejlett országok valutáiból származik, kedvező az is, hogy a MÁV, a Mahart és a Malév szocialista országokból importált járművekkel termeli ki a főleg tőkés eredetű devizát.

II.

A külkereskedelem behozatali és kiviteli forgalmának értéke a IV. ötéves terv időszakában megkétszereződött, és hasonló mértékben nőtt az ezek fuvarozásáért kifizetett díjak összege is. Az összes fuvardíjból a külföldi fuvarozók ötször nagyobb arányban részesednek, mint a magyar közlekedési vállalatok. (1975-ben pl. a kifizetett 9,1 milliárd Ft fuvardíjból 7,5 milliárd Ft jutott a külföldi és 1,5 milliárd Ft a magyar fuvarozó vállalatoknak.)[1] Népgazdasági érdek, hogy a külkereskedelem áruszállítási igényeinek kielégítésében növekedjék a magyar fuvarozók aránya. Ilyen irányú kedvező változás csak az V. ötéves tervben indult meg. A fuvardíjakból a magyar vállalatok részesedése az 1975. évi 16%-ról 1977-re 21%-ra emelkedett. A nemzetközi áruszállításokra igénybe vehető közlekedési kapacitások gyorsabb fejlesztését és jobb kihasználását ebben a tervidőszakban több intézkedés segíti elő:

– A közlekedési vállalatok az exportárualapot bővítő hitelkeretből mintegy 1,6 milliárd Ft-ra készítettek pályázatot. (A Mahart 600, a Malév 520, a Hungarocamion 460 millió Ft-ra.) Ebből eddig kb. 1,2 milliárd Ft odaítélésére és felhasználására került sor. Ennek nagyobb részét a Mahart 5 db lengyel építésű tengeri hajó beszerzésére, illetve a Hungarocamion 270 db tehergépjármű vásárlására vette igénybe, kedvező, 2-3 éves megtérülési idővel.

– 1977-től a Hungarocamion a Monimpexszel, a Borsodi Vegyi Kombináttal és a Tiszai Vegyi Kombináttal közös vállalkozásban szervezi a tőkés országokba irányuló exportszállításokat. Az együttműködés eredményeként a fuvardíj fizetése – évi 3-4 millió dollár helyett – forintban történhet. Hasonló együttműködés érdekében tárgyalások folynak virág fuvarozására a Monimpexszel, vegyi áruk szállítására az Egyesült Vegyi Művekkel és apróvad fuvarozására a Terimpexszel. A Hungarocamion vizsgálja a további együttműködés lehetőségeit is.

– A növekvő forgalom és a saját kapacitásának elégtelensége miatt a MÁV évről évre nagyobb számban kényszerül tőkés országok tehervagonjainak használatára. A devizában felmerülő költségek csökkentése érdekében az exportárualapot bővítő hitelből a fentieken túl a MÁV is igényelt és kapott 370 millió Ft-ot 600 db vagon beszerzésére. A hitel mintegy három év alatt térül meg. Ez évente kb. 2-3 millió dollár megtakarítást tesz lehetővé.

– Kísérletképpen tőkés cégekkel 5 közúti és egy hajózási közös vállalatot hoztunk létre (Ausztriában kettőt, Olaszországban, Kuvaitban, Iránban, illetve Libanonban egyet-egyet). Kapacitásuk az alapító magyar vállalatok összes kapacitásának mintegy 10%-át teszi ki. A közös vállalkozásokkal, elsősorban a hazai munkaerő és szolgáltatások „exportja" révén számottevő, évente mintegy 3 millió dollár devizabevétel érhető el. (Az iráni közös közúti fuvarvállalat a külföldi partner együttműködési készségének hiánya miatt ebben az évben felszámolásra kerül.) A közös vállalkozások amellett, hogy gazdaságosságuk javuló, lehetővé teszik azt is, hogy – főleg a közúti közlekedésben – olyan fuvarvállalásokat is teljesítsünk, amelyeket a nyugati országok forgalomkorlátozó intézkedései miatt magyar járművek nem végezhetnek.

A közlekedési vállalatok fejlesztésével, a járművek egyenletesebb kihasználásával, valamint a fuvarpiaci helyzet lehetőségeinek kiaknázásával az idegen áruk szállításából származó devizabevételek is számottevően emelkedtek. Volumenét és értékét tekintve ebben jelenleg a vasúti tranzitszállítások szerepe a meghatározó. A vasúti tranzitforgalom 1970 és 1975 között csaknem 60%-kal, míg az ebből származó bevétel (1975-ben 3,1 milliárd Ft) több mint 70%-kal növekedett. Ugyanebben az időszakban a Mahart és a Hungarocamion külföldön vállalt fuvarozási teljesítményei 2,8-szorosra emelkedtek, és az ebből származó devizabevétel (1975-ben 1,1 milliárd Ft) is hasonló mértékben nőtt.

Az V. ötéves tervidőszakban a magyar közlekedési vállalatok devizatermelésének kb. háromnegyed része a devizaszerzésből, egynegyede a devizakímélésből adódik. Az érdekelt vállalatok működésének értékelésénél, fejlesztésigényének meghatározásánál a kétfajta tevékenység éles különválasztása nem célszerű.

A magyar utasok és áruk külföldi szállításával kapcsolatos devizakiadások a hazai járművek fokozottabb igénybevételével mérsékelhetők. Az ezt elősegítő fejlesztések és intézkedések egyúttal lehetőséget teremtenek a devizabevételeink növelésére is.

III.

A nemzetközi idegenforgalom évről évre dinamikusan fejlődik. 1970 és 1975 között a hazánkba érkezett külföldiek száma csaknem 50%-kal nőtt, a kiutazó magyar állampolgárok száma megháromszorozódott. A nemzetközi utasforgalomban az egyéni közlekedés a meghatározó, emellett a külföldi járművek aránya is

1 A dokumentumból nem derül ki, hogy a maradék fuvardíj-összeget milyen fuvarozó vállalatoknak fizették ki.

jelentős. Az utasoknak csak egy része veszi igénybe magyar közlekedési eszközöket. A vállalatok összes devizabevételeinek jelenleg 10%-a származik nemzetközi személyszállításból.

A nemzetközi személyszállításból elért bevételek, millió Ft-ban

	1970	1975
Összes bevétel	465	787
ebből devizaszerzés	302	468
devizakímélés	163	319

1975 és 1980 között a személyszállításból származó devizabevételek elérik az 5,2 milliárd Ft-ot, amelynek 70%-a (180 millió dollár) nem rubel elszámolású forgalomból származik.

A magyar közlekedési vállalatok személyszállítási bevételeinek háromnegyede a légi forgalomból adódik. A légi közlekedés szerepe az idegenforgalomban – így a magyar állampolgárok ilyen célú utazásaiban is – dinamikusan növekszik. 1975 óta a Malév több intézkedést tett a szolgáltatásai színvonalának növelésére és a biztonság fokozására.

A magyar utasok számának növekedésével egyre nagyobb jelentősége lesz annak a devizakímélésnek, ami a Malév-gépek fokozottabb igénybevételével érhető el. A tőkés országokba irányuló légi járataink kihasználtsága ugyanis csak 30–40%-os. 1974-ben a magyar gépek igénybevételének elősegítése érdekében a hivatalosan és csoportosan utazók részére KPM–PM-ajánlás lépett életbe. Több szocialista országban viszont az ajánlás helyett kötelező érvényű szabályozást alkalmaznak a saját repülőgépek igénybevételére. Az 1974. évi ajánlás bizonyos mértékben csökkentette, de alapvetően nem változtatta meg a tőkés gépek magyar utasok által történő igénybevételének arányát. Indokolt ezért megvizsgálni az ajánlás szigorításának szükségességét.

IV.

A közlekedési és hírközlési vállalatok feladataik ellátásához külföldön különféle szolgáltatásokat vesznek igénybe, illetve itthon a külföldi közlekedési és hírközlési eszközök számára hasonló szolgáltatásokat nyújtanak (műszaki kiszolgálás, üzemanyag-eladás, légtérhasználat, postaforgalmi szolgáltatások, tv-műsorcsere, vagonok bérbeadása, illetve bérbevétele, közúti adó, idegenforgalmi tevékenység stb.).

A szolgáltatásokért fizetett és kapott díjak növekedése általában azonos ütemű. Kiadásaink a légi közlekedésben emelkednek gyorsabban, ami elsősorban a nagyobb távolságú idegen légtér használatával és a tőkés országok által nyújtott szolgáltatások magasabb színvonalával függ össze. A postai szolgáltatások kiadásai és bevételei azonosak. A közútjaink igénybevételéért beszedett adó kétszerese annak, mint amennyit a magyar járművek után fizetünk, jóllehet saját gépjárműveink a külföldi utakat nagyobb mértékben veszik igénybe.

V.

Devizabevételeink gyors ütemű növekedéséhez jelentősen hozzájárult vállalataink aktív piacpolitikája. A devizabevételeknek a szállítási teljesítményeknél gyorsabb ütemű emelkedése is azt bizonyítja, hogy vállalataink törekednek a tőkés fuvarpiac árváltozásait a szállítási díjakban érvényesíteni. A fajlagos bevételek 1976-ra 1970-hez viszonyítva a közúti közlekedésen 62%-kal, a tengerhajózásban 48%-kal, a légi személyszállításban 37%-kal nőttek.

A vasúti tranzitdíjszabás 1951-től 1977-ig nem változott. A KGST határozata alapján a szocialista országokban alkalmazott tarifák 1977. október 1-jétől mintegy 80%-kal emelkedtek. A díjszint még így is kb. 50%-kal alacsonyabb a tőkés országokban meghirdetett tarifáknál. A vasúti tranzittarifa módosításával kapcsolatos tapasztalatokról a KPM a külkereskedelmi minisztériummal együtt külön előterjesztést készít a nemzetközi gazdasági kapcsolatok bizottságának.

A KGST-országok közötti vasúti és légi személyszállítás tarifái 1963 óta változatlanok. A magasabb szállítási költségek és az alacsonyabb bevételek különbségét (évente kb. 1 milliárd Ft) a költségvetés dotáció formájában juttatja a vállalatoknak. Több szocialista ország is szükségesnek tartja a tarifa változtatását. A magyar érdekek ezt nem indokolják, mivel a szocialista országok vasútjai és légitársaságai nagyobb mértékben nyújtanak számunkra szolgáltatásokat, mint mi ezen országok utasai számára. Ezért a tarifa változtatását nem kezdeményezzük, de előreláthatólag 1980 után a változatlan szint már nem lesz tartható. Ettől az időtől számolni kell ennek devizakiadásainkat növelő hatásával.

A külföldi fuvarlehetőségek kiaknázásában, a devizaszerzés fokozásában, járműveink kihasználásának – visszfuvar szerzésével történő – javításában számottevő szerepe volt az utóbbi években megerősödött külképviseleti hálózatnak. Vállalatainknak ma már 64 városban van képviselete, összesen mintegy 200 fős létszámmal.

VI.

Miután a nemzetközi szállítási igények várhatóan továbbra is dinamikusan fejlődnek, a velük összefüggő devizagazdálkodás hatékonyságának a jelentősége fokozódik. A szállítási feladatok ellátásában a jövőben jobban kell érvényesülnie a népgazdaság devizaérdekeinek. Indokolt ezért, hogy továbbfejlesztésre kerüljön a nemzetközi szállításokkal összefüggő népgazdasági és ágazati tervezőmunka, fejlesztési és gazdálkodási politika, összehangoltabb legyen az érdekeltek együttműködése. A népgazdaság devizaérdekeinek figyelembevételével kell a nemzetközi szállítási tevékenység fejlesztését hosszabb távon is tervszerűbbé tenni. A fejlesztési program, az üzletpolitikai intézkedések megalapozásához azonban több évre kellene ismerni az áruszállítási irányokat, viszonylatokat és azok volumenét. Csak így határozható meg, hogy mely területeken lehetséges és gazdaságos a magyar fuvareszközök igénybevétele és annak fokozása, külföldi fuvareszközök helyett. Ez ahhoz is szükséges, hogy a devizaérdekeinkkel összhangban határozhassuk meg a szocialista országokból beszerzendő járműszükségletet, és ezeket a tervet megalapozó nemzetközi tervegyeztető tárgyalásokon

figyelembe lehessen venni. Az így kialakított importkontingensek egyben lehetőséget adnának arra is, hogy – a hosszú távú külgazdasági politikánk célkitűzéseivel összhangban – fokozhassuk a szocialista országokba irányuló exportunkat. A népgazdaság devizaérdekeit szem előtt tartó, rövidebb távon érvényesülő szállítási stratégia kialakításában a külkereskedelmi és a közlekedési tárca együttműködését javítani, fejleszteni szükséges. Ennek érdekében eddig is történt előrelépés. A szállítási igényeknek a külkereskedelem és a közlekedés közötti egyeztetései azonban lényegében rövid, legfeljebb egyéves időtartamra vonatkoznak, ezért az intézkedésekhez nem nyújtanak megbízható alapot. Az igényekhez jobban igazodó operatív fejlesztési előirányzatok és szervezési intézkedések megalapozott kialakításához többéves előrelátásra, ez alapján a két tárca szervezett és rendszeres együttműködésére van szükség.

A nemzetközi forgalomban részt vevő közlekedési vállalatok érdekeltségét a devizabevételeik fokozására a jelenleginél hatásosabban lehetne érvényesíteni. Ennek érdekében az ágazati tervezőmunka, illetve szabályozórendszer továbbfejlesztésével a vállalatokat egyértelműen devizatermelésük növelésére, hatékonyságuk fokozására kell ösztönözni. A vállalati tevékenység elbírálásakor ezeket a szempontokat kell érvényesíteni. A szállítási vállalatok további fejlesztésekkel hozzájárulhatnak a népgazdaság devizahelyzetének javításához. Miután az átlagosnál kedvezőbb ráfordításokkal termelnek ki devizát, indokolt, hogy tőkésexport-bővítő hitelekre további pályázatokat nyújtsanak be. Ilyen lehetséges fejlesztések pl.:

A közúton fuvarozott magyar áruk szállításában a magyar járművek részaránya tovább növelhető. A Hungarocamion gépkocsiparkjának további 250–300 db-os bővítése lehetővé tenné, hogy évente mintegy 20 millió dollár fuvardíj fizetése forintban történhessen. Erre a célra tőkés eredetű járművek beszerzése is gazdaságos lenne, mert a befektetett 15-20 millió dollár kb. két év alatt megtérül.[2]

Szocialista országokból beszerezhető hajók forgalomba állításával a magyar áruk tengeri fuvarozásában részesedésünket a jelenleginek két-háromszorosára lehetne növelni. Így megközelítően 10 millió dollár kiadást takaríthatnánk meg 3-4 éves megtérülés mellett.

Az évek óta növekvő vasúti kocsibérleti díjakból (évente kb. 10 millió dollár) ezer román tehervagon vásárlásával évente kb. 3-4 millió dollárt lehetne megtakarítani.

VII.

A szállíttató és a fuvarozó vállalatok kapcsolata az elmúlt években tovább erősödött. Korábban a beiktatott szállítmányozói közreműködés a szállítási költségeket és az adminisztrációs munkát indokolatlanul növelte. Az utóbbi években jelentős előrelépés volt az ésszerűbb munkamegosztás irányába. Pl. a nagy volumenű szállításoknál (foszfát, vasérc) a Mahart közvetlen szerződéskötési lehetőséget kapott. Ezek eredményeként az árufuvarozások nagy részénél sikerült operatív kapcsolatot teremteni a fuvaroztatókkal. A jövőben ezt a folyamatot erősíteni kell. A fuvarozó és a külkereskedelmi vállatok együttműködésének tapasztalatai szerint a szabályozás nem minden területen ösztönöz kellően a népgazdasági érdekek irányába, kisebb-nagyobb mértékben eltér a devizaérdekeinktől. Egyes területeken a vállalati érdek nincs összhangban a népgazdaság érdekével. Miután a magyar fuvarozókat a külföldi vállalatokkal a forintban mért fuvarköltség alapján versenyeztetik, nem ritka, hogy a konvertibilis devizáért fuvarozó külföldi vállalat jut előnyhöz a forintért fuvarozó magyar vállalattal szemben. Az egyes esetekben kifogásolható vállalati árpolitika mellett szerepe van ebben annak is, hogy nálunk a tőkés importból származó közúti járműveket és alkatrészeket 30–50%-os vámköltség terheli. A vállalataink részére megállapított vámterhek mintegy 10%-kal növelik a költségeket és így a fuvardíjajánlatukat is. Ezzel versenyképességük is csökken. A nyugat-európai országok többségében viszont a fuvareszközök beszerzése vámmentes. Így módon a nyugati vállalatok alacsonyabb eszközköltség mellett tudnak fuvardíjajánlatot tenni. A népgazdaság konvertibilisdeviza-kiadásainak csökkentése érdekében tehát indokolt lenne megvizsgálni a vámterhek mérséklésének lehetőségét.

2 Vö. a 68/A és 68/C sz. alatt közölt világbanki tárgyalásokról szóló dokumentumokkal.

Határozati javaslat

A NGKB a közlekedési és hírközlési vállalatok devizaszerző tevékenységéből készült előterjesztést elfogadja.

A közlekedési vállalatok a fejlesztésekkel egy időben a forgalomszervezési intézkedésekkel, szolgáltatásaik színvonalának javításával is törekedjenek arra, hogy igénybevételük a nemzetközi szállítási feladatok elvégzésében növekedjék. A nemzetközi fuvarpiachoz rugalmasan alkalmazkodjanak, és a nemzetközi fuvardíjak változásait figyelembe véve, aktív árpolitikát folytassanak. Felelős: a közlekedés- és postaügyi miniszter.

A KPM a PM-mel és az MNB-vel együttműködve értékelje a közös vállalatok működését, és amennyiben a szállítási feladatok hatékonyabb ellátása igényli, kezdeményezzék új közös vállalatok létesítését. Felelős: a közlekedés- és postaügyi miniszter, pénzügyminiszter, Magyar Nemzeti Bank elnöke.

Az alapvetően nemzetközi szállítási feladatokat ellátó vállalatok (Mahart, Malév, Hungarocamion) tervezési metodikáját úgy kell módosítani, hogy a vállalati tevékenység megítélésében fő mutatóként – a jelenlegi szállítási teljesítmény helyett – a devizabevétel kerüljön alkalmazásra. Felelős: a közlekedés- és postaügyi miniszter.

A középtávú tervezőmunka keretében a prognosztizálható nemzetközi szállítások és a népgazdaság devizaérdekeinek alapján kell kialakítani a nemzetközi tervkonzultációs tárgyalásokon rögzítendő szállítóeszköz-beszerzéseket. Felelős: az Országos Tervhivatal elnöke, a külkereskedelmi miniszter, a közlekedés- és postaügyi miniszter.

Javítani kell a külkereskedelmi és a közlekedési tárca operatív együttműködését a szállítási feladatok előrejelzésében és a közlekedési vállalatok ezek ellátására való felkészítésében. Felelős: a közlekedés- és postaügyi miniszter, külkereskedelmi miniszter.

A devizakiadások csökkentése és a magyar repülőgépek igénybevételének fokozása érdekében meg kell vizsgálni az 1974. évi KMP–PM-ajánlás szigorításának szükségességét. Felelős: a közlekedés- és postaügyi miniszter, pénzügyminiszter.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottságához a közlekedési és hírközlési vállalatok devizaszerző tevékenységéről, 1978 március. MOL XIX–A–90–a 1978. április 18. Szigorúan titkos. Készült 1 eredeti és 45 fénymásolt példányban. 2. számú példány.

59

AZ 1968-AS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ TOVÁBBFEJLESZTÉSE

1978–1979

A KPM, valamint az Országgyűlés Építési és Közlekedési Bizottsága az 1970-es években több ízben is áttekintette az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának tapasztalatait. 1976 nyarán a KPM Tervgazdasági Főosztályának előterjesztésében miniszteri értekezlet foglalkozott a koncepció eredményeivel (Vö. MOL M–KS 288. f. 42. cs. 12. ő. e. 1976). Az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága 1977. december 19-i ülésén foglalkozott az 1968-as koncepció végrehajtásának értékelésével. A napirend előadója Pullai Árpád volt. Az előterjesztés legfontosabb megállapítása az volt, hogy a közlekedés általában nem gátolja a népgazdaság termelési folyamatait, de helyenként és időnként nem tud megfelelni a feladatoknak. A teljesítőképességének felső határához közeli szinten kihasznált közlekedés – elsősorban a vasút – nem rendelkezik tartalékkapacitással a rendkívüli szállítási csúcsok kielégítésére. Az ebből származó feszültségek növekedni fognak, melyeket szervezési intézkedésekkel tartósan már nem lehet áthidalni. A bizottság az előterjesztést tudomásul vette, valamint hozzájárult, hogy a dokumentum a vita alapján átdolgozott változatban a PB elé kerüljön (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 347. ő. e.). Az átdolgozott és a fenti, kritikus megállapításoktól megfosztott jelentés – amelynek közlésétől eltekintettünk – az MSZMP PB 1978. április 11-i ülésén került napirendre. Előadója Kovács Antal volt, a meghívottak: Havasi Ferenc, Pullai Árpád, Urbán Lajos és Bonifert Ádám. A PB tudomásul vette a jelentést, és javasolta: a Minisztertanács hozzon konkrét határozatot a közlekedésfejlesztési feladatokról. A PB tudomásul vette, hogy a közületi tehergépkocsi- és autóbuszpark kihasználtságát kényszerűség hozta létre, emiatt célszerűnek tűnik, hogy átmenetileg bérszállításokat is vállalhassanak. A közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően úgy kell a tömeg- és egyéni közlekedést fejleszteni, hogy az az életszínvonal-politikának megfelelően együttesen szolgálja a társadalom és az egyén érdekét. Eszerint: megfelelő árpolitikával és a tömegközlekedés fejlesztésével arra kell törekedni, hogy megelőzzék a sok fejlett országra jellemző közlekedési csődöt. A PB Kovács Antalt bízta meg, hogy a vitában elhangzottak figyelembevételével az irányelveket átdolgozza. A Minisztertanács 1979-ben május 2-án és május 16-án elfogadott határozatai (3175/1979., 1011/1979. sz.) az 1968-as közlekedéspolitika alapköveire építve kijelölték a közlekedésirányítás 2000-ig terjedő feladatait.

A továbbiakban előbb az MSZMP PB határozatát (A), ez után a Minisztertanács által elfogadott koncepciót (B), majd az erre vonatkozó két minisztertanácsi határozat (C–D) szövegét közöljük.

A) Az MSZMP KB Politikai Bizottsága határozata
1978. április 11.

1. A Politikai Bizottság megtárgyalta és elfogadta a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának tapasztalatairól és továbbfejlesztésének fő irányairól szóló jelentést. Megállapította, hogy az 1968-ban kidolgozott koncepció elvei és célkitűzései helyesek voltak, megfelelően szolgálták a népgazdaság szállítási feladatainak megoldását, közlekedési rendszerének korszerűsítését, a szállítási alágazatok közötti jobb munkamegosztást. Lényegesen növekedett a szállítás teljesítménye, emelkedett a munka termelékenysége és a dolgozók szakmai ismerete. A közlekedéspolitikai koncepció elvei továbbra is helytállóak, népgazdasági érdekeink sürgetik mind teljesebb alkalmazásukat. A Politikai Bizottság elismerését fejezi ki a közlekedési ágazat dolgozóinak a napi feladataik teljesítésében és a koncepció végrehajtásában elért eredményeikért.

2. A Politikai Bizottság szükségesnek tartja, hogy a közlekedéspolitika továbbfejlesztésének irányelvei fokozottan jussanak érvényre az állami irányításban és a vállalati munkában. Felkéri a Minisztertanácsot, hogy dolgozza ki a konkrét intézkedéseket és a népgazdasági tervekben határozza meg a végrehajtásuk ütemét. Fordítson figyelmet arra, hogy a korábbi elmaradások felszámolása gyorsuljon meg, az ágazat egészében pedig a folyamatos és arányos fejlesztés tartson lépést a népgazdaság szállítási szükségleteivel. Gondoskodjon arról, hogy az érintett kormányzati szervek és a szállításban érdekelt vállalatok az eddiginél aktívabban vegyenek részt a közlekedéspolitika megvalósításában.

3. A Politikai Bizottság szükségesnek tartja, hogy az országgyűlés 1979-ben kapjon tájékoztatást az 1968-ban elfogadott közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és a közlekedés továbbfejlesztéséről.[1]

4. A Politikai Bizottság egyetért azzal, hogy a Központi Bizottság illetékes osztályainak irányításával kezdődjék meg a motorizáció társadalmi-gazdasági összefüggéseinek feltárása és értékelése. Készítsék elő a folyamat szocialista viszonyainknak megfelelő szabályozását. Határozzák meg a személygépkocsi-állomány beruházási szükséglettel és fogyasztói igényekkel arányos növekedésének reális ütemét, a társadalmi és egyéni teherviselés további megosztásának lehetőségeit.

5. A Politikai Bizottság a közlekedésben dolgozó kommunisták és pártszervek feladatává teszi, hogy továbbra is segítsék a közlekedéspolitika végrehajtását. Ösztönözzék a közlekedés változásával és fejlődésével együtt járó új feladatok megoldását, az alágazatok, valamint a szállító és szállíttató vállalatok közötti együttműködést. A pártszervezetek az üzemi demokrácia eszközeivel is segítsék a termelési mozgalmak és kezdeményezések kibontakozását, erősítsék az egységes közlekedési szemléletet. Szorgalmazzák a korszerű vezetési módszerek elterjesztését.

6. A Politikai Bizottság kötelezi a Központi Bizottság ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályát, hogy illetékes pártszervekkel és szakszervezetekkel a határozatot ismertesse, velük együttműködésben segítse és ellenőrizze a közlekedéspolitika végrehajtását.

1 A beszámolóra az Országgyűlés 1978. október 26–27-ei ülésszakán került sor.

Záradék

A határozatot kapják: a KB osztályvezetői, a budapesti és megyei pártbizottságok első titkárai, a KISZ KB első titkára, a Minisztertanács tagjai, a SZOT főtitkára, a KSZDSZ és a Vasutas Szakszervezet főtitkárai, a Minisztertanács Tanácsi Hivatalának elnöke, a fővárosi és megyei tanácsok elnökei.

Az MSZMP KB Politikai Bizottság határozata a közlekedéspolitika továbbfejlesztésének fő irányairól, 1978. április 11. MOL M–KS 288 f. 5. cs. 743. ő. e. 1978. 2 nyomtatott oldal.

B) A Minisztertanács 3175/1979. (V. 2.) számú határozatának melléklete
1979. május 2.

A közlekedés a társadalom tevékenységének, természetes fejlődési folyamatának szerves, nélkülözhetetlen része, összekapcsoló elem a termelés, az elosztás és a fogyasztás között. Teljesítőképessége, szervezettsége, műszaki színvonala, hatékonysága befolyásolja a termelést, a lakosság ellátását, az ország honvédelmi képességét, a társadalom szociális és kulturális fejlődését.

A népgazdaság intenzív fejlődési szakaszában a közlekedési-szállítási költségek a termelés egyre fontosabb tényezőjévé válnak. A közlekedés korszerű eszközei és a működésükhöz szükséges műszaki és karbantartási feltételeket biztosító létesítmények rendkívül nagy befektetést igényelnek, a velük való takarékos gazdálkodás össztársadalmi érdek. A közlekedésben, a szállításban a fejlesztést népgazdasági összefüggésekben kell tervezni annak érdekében, hogy az országban a közlekedési igények az ésszerű minimális szinten alakuljanak, de úgy, hogy azok kielégítése maximálisan gazdaságos és hatékony legyen.

A magyar közlekedéspolitika kialakításakor, a közlekedésfejlesztés tervezése során nem tekinthetünk el a nemzetközi összefüggésektől; Magyarország közlekedés-földrajzi fekvésétől, az európai nemzetközi utakhoz való csatlakozástól, s azok műszaki követelményeitől, a kialakuló kedvező nemzetközi politikai tendenciáktól. Hazánk a nemzetközi áru- és személyszállítási forgalom kedvező pontján fekszik. Ez gazdaságilag előnyös, de többletbefektetéseket igényel.

1.

A közlekedési ágazat tevékenységének irányelveit, üzemeltetésének feltételeit és fejlesztésének feladatait a gazdaságpolitika részét képező közlekedéspolitika határozza meg.

1. Az ország közlekedési rendszerét a népgazdaság teljes szállítókapacitása, az ezek működéséhez szükséges létesítmények és szervezetek képezik, s feladatuk a személy- és áruszállítási igények kielégítése. A közlekedési alágazatok e rendszer együttműködő részei, egymást kiegészítik és összehangoltan kapcsolódnak egymáshoz.

2. A különböző szállítási feladatokat az a közlekedési alágazat teljesítse, amely a legkisebb élő- és holtmunka-, valamint energiaráfordítással, az utas-

kiszolgálás kulturált igényeinek, illetve az áru tulajdonságainak megfelelően, népgazdasági szinten hatékonyan és jó minőségben, biztonságosan képes ellátni. A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztásban

- a vasút feladata a nemzetközi, a belföldi távolsági és tömeges jellegű utasszállítás, a nagyvárosok, ipari körzetek vonzáskörében biztosítani a munkások, alkalmazottak és tanulók utazását. Szerepe meghatározó a nemzetközi (export–import–tranzit) és jelentős a belföldi tömegáru-fuvarozásban;
- a közhasználatú közúti közlekedés feladata a kis és középtávolságú – elsősorban a helyi és környéki – rendszeres személy- és áruszállítás; a szállítási időre és átrakásra érzékeny áruk továbbítása nagyobb belföldi távolságra és az országhatáron túlra, a vasúti és vízi szállításokhoz kapcsolódó árufuvarozás;
- a közületi járművek (autóbuszok és tehergépkocsik) feladata a termelési és elosztási folyamatokhoz közvetlenül kapcsolódó, általában nem nagy tömegű és nem rendszeres szállítás. Részt vesznek a vállalati dolgozók munkahelyre való szállításában, kulturális és szociális célú utazási és szállítási igényeinek kielégítésében;
- a lakosság tulajdonában lévő személygépkocsik és motorkerékpárok elsősorban az egyéni közlekedési igényeket hivatottak kielégíteni. Mind többen használják azokat a lakás és a munkahely között;
- a városok tömegközlekedését elsősorban autóbuszokkal biztosítsák. Ahol a műszaki-gazdasági előnyök és a környezetvédelem indokolják, a trolibusz-közlekedés előnyben részesítendő. A fővárosban a személyforgalom lebonyolítása a metró, az elővárosi és gyorsvasutak, a villamos-, trolibusz- és autóbusz-közlekedés összehangolt rendszerének feladata;
- a személyhajózás alapvető célja a turista- és üdülőforgalmi igények kielégítése, a folyami hajózásé a gyors szállítást nem igénylő, nagy tömegű áru belföldi és nemzetközi fuvarozása. A tengerhajózás feladata a külkereskedelmi áruszállítás és a nemzetközi fuvarozás;
- a légi közlekedés bonyolítja le a nagy távolságú nemzetközi személyszállítást, és növekszik szerepe a gyors továbbítást igénylő nagy értékű áruk fuvarozásában;
- a csővezetékek rendeltetése a gáz, a kőolaj és termékeik nagy tömegű szállítása.

A szállítási feladatok célszerű megosztását, a közlekedési alágazatok együttműködését elsősorban gazdasági eszközökkel kell szabályozni, de szükség esetén hatósági eszközök is igénybe vehetők.

3. A közlekedési rendszer teljesítőképessége, műszaki színvonala és szolgáltatásai feleljenek meg a társadalmi és a népgazdasági szükségleteknek. Térben, időben és mennyiségben álljanak rendelkezésre, a szervezési intézkedésekkel mérsékelt, csúcsidőszaki szállítási feladatok elvégzéséhez szükséges, gazdaságosan kihasználható közlekedési eszközök.

4. Gyorsítani, szervezettebbé kell tenni az áruszállítást, a feltételek változásával arányosan és folyamatosan növekedjék a szállítókapacitások kihasználása. Ehhez – korszerű szállítási módszerek és eszközök széles körű alkalmazása mellett – a termelő, a készletező, a szállító és a felhasználó szervezetek összehangolt fejlesztési-szervezési munkája szükséges. A népgazdaságban így csökkenthetők a közlekedési beruházások és a rakodáshoz szükséghez munkaerőigények. A kölcsönös érdekek határozzák meg a fuvaroztatók és a fuvarozók együttműködését, a rakodások egyenletesebbé tételét, az árufogadási készség növelését, a szállítások időtartamának csökkentését, a kapacitások takarékos felhasználását. Szükséges a különböző közlekedési ágazatok találkozási pontjainak megfelelő színvonalú műszaki kiépítése, a szállítási és rakodási munkák korszerűsítése. Az áruszállítás szervezését az irányítás hatósági eszközeivel is célszerű befolyásolni. Korszerűsíteni kell a termelő, készletező, szállító és felhasználó vállalatoknál a szállítások tervezését, hogy pontosabban meghatározható legyen az áruk mennyisége, összetétele és forgalmi iránya. A városokban a kereskedelmi hálózat áruellátását a rakodási idő és a forgalom zavarásának csökkentése érdekében az éjszakai szállítások elterjesztésével, a konténerek, a rakodólapok fokozott használatával kell megoldani.

5. A személyszállítási szükségletek kielégítése a tömeg- és az egyéni közlekedés együttes feladata. A közöttük kialakítható arányokat a lakossági igények és a népgazdasági lehetőségek határozzák meg, érvényesítve a társadalmi élet és a termelés számára a tömegközlekedés elsőbbségét a fejlesztésben és a forgalomban egyaránt. A személygépkocsi-állomány bővítési ütemének meghatározásakor – a fogyasztói igények számbavétele mellett – figyelembe kell venni a működésükhöz szükséges fejlesztési lehetőségeket, ezzel is biztosítva, hogy a jelenlegi üzemeltetési feszültségek lényegesen ne növekedjenek.

6. A közlekedés gazdaságosságát az állóeszközök ésszerű kihasználásával, az üzemi technológia korszerűsítésével, a munkaerő hatékony foglalkoztatásával, a fejlett munka- és üzemszervezési módszerekkel kell növelni. A gazdaságtalan közlekedési módokat hatékonyabbak váltsák fel. A kis forgalmú vasútvonalak további megszüntetése során vizsgálatot kívánnak a módosuló gazdasági körülmények, a honvédelem érdekei, a területfejlesztés, a környezetvédelem, az energia- és munkaerőhelyzet változásai. A gazdasági ösztönzés segítse, hogy a külkereskedelmi nemzetközi áruszállítási igények kielégítésében növekedjen a hazai fuvareszközök felhasználása.

7. A közlekedés munkaerőigénye – a műszaki fejlesztés, az üzem- és munkaszervezési módszerek korszerűsítése és alkalmazása eredményeként csökkenő mértékben – tovább növekszik. Fejleszteni, javítani szükséges a munkahelyi viszonyokat, a szociális ellátást, a munkavédelmet, növelve a dolgozók erkölcsi-anyagi megbecsülését, melyek vonzóbbá tehetik a közlekedési szakmát. A szakmai képzés, a továbbképzés és átképzés folyamatosan korszerűsödjön, rugalmasan alkalmazkodjon a technikai és technológiai fejlődéshez, az egyre bonyolultabb munkafolyamatok és üzemirányítás követelményeihez.

8. A közlekedés által okozott környezeti ártalmak csökkentése, illetve megszüntetése társadalmi érdek. Új közlekedési pályák, létesítmények és berendezések telepítésekor, a járművek beszerzése, valamint az üzemeltetés során érvényesüljenek a környezetvédelem követelményei. A közlekedési létesítmények helyét úgy kell kijelölni, hogy óvják a termőföldet, természeti kincseinket.

9. Alapvető társadalmi-gazdasági követelmény a közlekedésbiztonság növelése. A közúti közlekedés fejlődésének következtében növekszik az emberi tényezők szerepe, s ezért sürgető, folyamatos feladat a lakosság egyre jobb felkészítése a forgalomban való részvételre. A biztonság érdekében szükséges a gépjármű-vezető-képzés és vizsgáztatás színvonalának emelése, a továbbképzés rendszerének fejlesztése. A helyes közlekedési morál az oktatás, a nevelés, a tájékoztatás és a propaganda eszközeinek összehangolt felhasználásával, valamint a közlekedési dolgozók példamutatásával alakítható ki. Ennek érdekében erősíteni szükséges az állami és a társadalmi szervek együttműködését.

2.

A fejlesztésre szolgáló anyagi forrásokat úgy kell felhasználni, hogy biztosítsák a közlekedési rendszer alágazatainak összehangolt fejlődését. Az arányok kialakítása során elsősorban a közhasználatú közlekedés fejlesztését, teljesítőképességének növelését és műszaki színvonalának emelését kell célul kitűzni és elősegíteni.

A szállítási folyamat meghatározó elemeinek – jármű, pálya és egyéb létesítmények – arányos és folyamatos fejlesztése a biztonságos és gazdaságos üzemi technológiával legyen összhangban. Azokon a területeken, ahol a fejlesztés a szükségletektől elmaradt és feszültségek jöttek létre, gyorsabb fejlődést kell elérni.

A nemzetközi közúti és vasúti fővonalak, határállomások a forgalom igényeinek megfelelően – az érintett országokkal egyeztetve – úgy bővüljenek, hogy megbízhatóan töltsék be szerepüket az európai közlekedési rendszerben. A közlekedési beruházások költségeit növeli, hogy jelentős részüket a folyamatos üzemi munka menetében kell megvalósítani. Kapacitásukat a hosszabb távú gazdaságosság érdekében úgy kell méretezni, hogy a növekvő feladatokat évtizedekig ellássák. Fokozódó teherként kell számolni a személygépkocsi-közlekedés feltételeinek megteremtésével.

A közlekedésben növelni kell a hatékonyan hasznosítható energiafajták felhasználását, folyamatosan mérsékelve az olajszármazékok arányát. A fajlagos energiafelhasználást műszaki, technológiai és szervezési intézkedésekkel szükséges csökkenteni.

A személyközlekedés fejlesztésének célja és fő iránya olyan hatékony tömegközlekedési rendszer kialakítása, amely – a közúti közlekedés fejlődése, elsősorban a személygépkocsik számának rohamos növekedése miatt egyre zsúfoltabb forgalmi viszonyok mellett is – képes ellátni a személyszállítási feladatokat. A különböző tömegközlekedési eszközök és pályák között olyan összehangolt fejlesztés valósuljon meg, amely takarékosan, gazdaságosan, de javuló színvonalon elégíti ki az igényeket. Fejleszteni kell az utazási szolgáltatásokat, javítani a kulturált utazási körülményeket, erősítve ezzel a közhasználatú közlekedés vonzó hatását. A városi, a város környéki és az egyéni közlekedés kapcsolatainak kialakítása tegye lehetővé, hogy a városközpontba irányuló utazásokhoz a tömegközlekedési eszközöket vegyék igénybe. Az új lakótelepek tervezésével és létesítésével egyidejűleg gondoskodjanak a megfelelő közlekedési kapcsolatokról, létesítményekről.

Az áruszállítás fejlesztésének fő iránya a feladatokkal arányos teljesítőképesség bővítése, a technológia korszerűsítése. A szállítmányozási tevékenység, a fuvaroztatóknak nyújtott szolgáltatások körének bővítése érdekében fejlesztendő. A szállítási folyamatban részt vevő közlekedési, valamint termelő, készletező és felhasználó szerveknél a kölcsönös érdekek alapján kell létrehozni, illetve tovább javítani a komplex szállítási folyamat műszaki-technológiai-szervezeti feltételeit, alkalmazni a korszerű csomagolási és egységrakomány-képzési eszközöket és módszereket, a konténeres és rakodólapos árufuvarozási módokat.

Fejleszteni szükséges a rakodások gépesítését a vasúti, közúti és vízi közlekedés csatlakozó pontjain, a körzeti állomásokon.

Vasúti közlekedés

A pályák és biztosítóberendezések korszerűsítését és fejlesztését gyorsított ütemben kell folytatni, biztosítani ezzel a nagy teljesítményű járművek jobb kihasználását, a forgalom gyorsítását és biztonságának növelését. A legnagyobb forgalmú vonalak műszaki jellemzői feleljenek meg a nemzetközi követelményeknek.

A vasút szállítási képességében és folyamatosságában alapvető a csomópontok, rendező pályaudvarok, körzeti állomások, határátmenetek rekonstrukciója és fejlesztése. Az erőforrások növelésével és koncentrálásával fokozatosan kell megszüntetni a létrejött feszültségeket. Korszerű árukezeléssel csökkenthető a szállítási idő, amely kapacitást növelő tényező. A magyar–szovjet export-import és tranzitszállítások lebonyolítása továbbra is a záhonyi átrakókörzet folyamatos fejlesztésével oldható meg.

A vontató járművek korszerűsítésével folytatódik a vasúthálózat villamosítása, és rövid időn belül megszűnik a gőzvontatás. Szervezéssel és műszaki fejlesztéssel ki kell alakítani az elővárosi és környéki személyszállítás korszerű rendszerét. A személykocsik műszaki színvonalát javítani, a teherkocsi-állományt a fuvarfeladatokhoz illeszkedő összetételben bővíteni kell. A speciális célú kocsik és konténerek állományát a fuvaroztatókkal együttműködve szükséges fejleszteni.

Közúti közlekedés

A településfejlesztéssel összhangban fokozatosan át kell alakítani a jelenleg főváros-központú sugaras közúthálózatot sugaras-gyűrűs főhálózati rendszerré, kiemelten kezelve az úthálózat karbantartását és korszerűsítését, elsőbbséget biztosítva a városi átkelő, elkerülő, valamint az összekötő útszakaszok és a nagy forgalmú csomópontok építésének.

A forgalom követelményeinek megfelelően folytatódjon az autópályák, autóutak és az országos főúthálózat, valamint a nagy hidak és különszintű közúti–vasúti kereszteződések korszerűsítése és építése. A tanácsi utak kiépítése az országos úthálózattal összehangoltan folytatódjon. A mezőgazdasági szállítások gazdaságosabb lebonyolítása érdekében gyorsítani kell a mezőgazdasági utak építését.

Úthálózatunk műszaki állapotának védelme az átmenő tehergépkocsi-forgalmat illetően átfogó szabályozást, rendezést követel meg, amelynek elve a kölcsönösség, az utak túlterhelésének elkerülése és a megfelelő mértékű devizabevétel.

A tehergépjármű-állományt a típusszám csökkentésével, a gazdaságosabb üzemű járművek beszerzésével a fuvarfeladatoknak megfelelően úgy célszerű fejleszteni, hogy lehetőség szerint ne kerüljön sor többszöri nagyjavításra, mert azok élőmunka- és alkatrész-felhasználás tekintetében már gazdaságtalanok.

Mind a közhasználatú, mind a közületi tehergépkocsi- és autóbusz-állomány kapacitását az eddiginél nagyobb mértékben kell kihasználni. A közületi járművek végezzenek személy- és áru-bérfuvarozást. A közületi gépjárműállomány növekedése mellett gyorsabb ütemben célszerű fejleszteni a nagyobb hatékonysággal üzemeltethető, szervezett közúti közlekedést.

A közúti közlekedésen belül az ésszerű arányokat a fuvarfeladatokhoz jól illeszkedő tehergépjárművek biztosításával, az élőmunka, az energia, az alkatrész és a javítókapacitásokkal való takarékosság fokozott figyelembevételével kell kialakítani.

Városi közlekedés

A települések és városok fejlesztése, valamint a közlekedés fejlesztése legyenek összhangban. A városi úthálózat építésekor a tömegközlekedés szempontjából fontos útvonalak részesüljenek előnyben. A nagyvárosok legfontosabb s legnagyobb forgalmú csomópontjain külön szintű kereszteződések létesüljenek. Nagy figyelmet kell fordítani a gépjárműparkolás fokozódó gondjainak megoldására.

Budapesten folytatni kell a metróhálózat építését, s gondoskodni a helyi, környéki és távolsági tömegközlekedés rendszerének, valamint a metró kapcsolatainak további kiépítéséről, a gyorsvillamos-hálózat kialakításáról, az elővárosi vonalak gyorsvasúttá fejlesztéséről. Új hidak építésével és a meglévők korszerűsítésével növelni szükséges a dunai átkelőhelyek átbocsátóképességét. Fokozatosan ki kell építeni a fővárost elkerülő autópálya-körgyűrűt.

Vízi közlekedés

A hazai víziút-hálózatból és főleg az európai víziút-hálózat fejlesztéséből adódó lehetőségek nincsenek megfelelően kihasználva. A forgalmi követelmények szükségessé teszik személyhajó-állomások, kikötők és rakodók építését. A követelményekkel – elsősorban a bel- és külföldi turistaforgalommal – összhangban folytatódjon a személyhajó-állomány rekonstrukciója, a korszerű teherhajózási módok fejlesztése. A tengeri hajóparkot a magyar külkereskedelem szükségleteivel és a devizaszerzés lehetőségei szerint indokolt bővíteni.

Légi közlekedés

A Ferihegyi repülőtér bővítése és a forgalomirányító rendszer korszerűsítése kiemelt feladat. A légi közlekedést a nemzetközi személy- és áruszállítási igényeknek megfelelően korszerű repülőgépekkel kell továbbfejleszteni.

3.

A közlekedéspolitikai célok megvalósításának feltétele, hogy a népgazdaság szállítókapacitásai az ágazati irányítás érvényesítésével szervezetten felhasználhatók legyenek, s megvalósuljanak a korszerű szállítási folyamatok. A közlekedés hatékony és gazdaságos működésében meghatározó szerep jut a gazdasági tervezésnek és szabályozásnak.

1. A népgazdaság tervezési, szabályozási rendszere, figyelembe véve a közlekedés sajátosságait:

- mérje fel a reális személy- és áruszállítási igényeket, biztosítsa a szállítási feladatok ellátásához szükséges fejlesztéseket;
- javítsa a közlekedési vállalatok gazdaságosságát, fokozza önfinanszírozó képességüket, vegye figyelembe a közlekedés növekvő beruházási szükségleteit, nyújtson megfelelő feltételeket a közlekedés devizaszerző és devizakímélő tevékenységének fokozásához;
- kezelje kiemelt feladatként a korszerű áruszállítási folyamatok széles körű megvalósítását, és biztosítsa annak előfeltételeit;
- segítse elő, hogy az árufuvarozás díjai – követve az árpolitikai elveket – fedezzék a társadalmi ráfordításokat, ösztönözzék a fuvarozókat és a fuvaroztatókat a korszerű fuvarozási, rakodási, csomagolási módok használatára, az állásidők csökkentésére, a szállítókapacitás egyenletesebb kihasználására;
- tegye lehetővé, hogy a személyszállítási tarifák fokozatosan közelítsék a ráfordításokat, figyelembe véve az egyéni közlekedés alakulására gyakorolt hatásukat is;
- mozdítsa elő az idegenforgalmi és külkereskedelmi érdekeinknek megfelelő olyan nemzetközi személy- és árudíjszabási rendszer kialakítását, amely rugalmasan képes követni a szocialista és tőkés országok változó díjszabásait.

2. Az ipar, építőipar támogassa, segítse a közlekedésfejlesztési és üzemeltetési célok megvalósítását, valamint a fejlettebb műszaki színvonal elérését. A fejlesztés műszaki bázisát a hazai ipar és a szocialista import képezze. Az ipar, valamint a kül- és belkereskedelem összehangolt intézkedésével biztosítható mind a közhasználatú és közületi közlekedés, mind a személyi tulajdonban lévő gépkocsik javító-karbantartó bázisainak alkatrészellátása.

3. A pályahálózat fejlesztése, a helyhez kötött berendezések és műtárgyak építése szükségessé teszi a közlekedésépítő és -fenntartó ipar fejlesztését. Tovább kell gépesíteni a munkaigényes és nehéz fizikai munkát. A létesítmények túlnyomó része a forgalom fenntartása mellett épül, ezért szükséges kiterjedten alkalmazni a korszerű gépi-technikai berendezéseket, építési-fenntartási technológiákat, az előregyártást és a tipizálást.

4. Fejleszteni és korszerűsíteni szükséges a közhasználatú és közületi, valamint a jelentős nemzeti vagyont képviselő lakossági gépjárműállomány biztonságos és gazdaságos üzemeltetését szolgáló javító-karbantartó hálózat műszaki felszereltségét és technológiáját.

5. A szállítási igények egyenetlenségéből eredő (heti, havi, negyedévi, illetve szezonális) túlterhelés csökkentése érdekében ki kell alakítani a hétvégi rakodá-

sok és az előszállítások, valamint az ezzel kapcsolatos készletezés közgazdasági, műszaki és szervezeti feltételeit. A személyszállítási csúcsforgalom csökkentése érdekében szükséges a lépcsőzetes munkakezdés folyamatos kiterjesztése.

6. Erősíteni kell a magyar közlekedés pozícióit a nemzetközi közlekedési és szállítási szervezetekben, különös figyelmet fordítva a szocialista országok közlekedési szerveivel, vállalataival történő együttműködésre, a KGST-integráció komplex programjának végrehajtásából adódó kötelezettségeink teljesítésére, a közlekedési célprogram megvalósítására.

7. A közlekedés fejlesztésében, az üzemeltetésben, a forgalomszervezésben és szabályozásban nélkülözhetetlen a tudományos-műszaki eredmények felhasználása, alkalmazása. A kutatásokban előtérbe kell helyezni a nemzetközi tudományos eredmények hazai hasznosítását. Az önálló kutatómunka elsősorban a hazai közlekedés sajátos, gyakorlati problémáinak megoldására összpontosuljon, nagy figyelmet fordítva az üzemi technológiák és a forgalomszervezés korszerűsítésére, az automatizálás és a számítógépek fokozódó alkalmazására. Az áruszállítási folyamatokban a termelő, elosztó, készletező, felhasználó és szállító szervezetek összehangolt együttműködését országosan kiemelt kutatásként kell meghatározni. Erősíteni szükséges a kutatóhelyek és a vállalatok közötti kapcsolatokat, s gyorsítani a tudományos eredmények gyakorlati alkalmazását.

8. A szállítási igények mennyiségi és minőségi követelményeinek gazdaságos kielégítése érdekében korszerű üzem- és munkaszervezési módszereket kell alkalmazni. A közlekedés szervezete folyamatosan igazodjék a változó áru- és személyszállítási igényekhez, a technológia változásaihoz és a műszaki fejlesztéshez.

A Minisztertanács 1979. évi határozatai a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztéséről. Bp., 1979. A 3175/1979. MT számú határozat melléklete, a közlekedéspolitika továbbfejlesztett koncepciója.

C) A Minisztertanács 3175/1979. (V. 2.) számú határozata 1979. május 2.

1. A Minisztertanács elfogadja – a mellékletben foglaltak szerint – a közlekedéspolitika továbbfejlesztett koncepcióját és az annak megvalósítását szolgáló munkaprogramot; a koncepció 15-20 évre irányadó.

2. A koncepcióban foglaltakat a népgazdasági tervekben kell érvényesíteni.

3. A közlekedés- és postaügyi miniszter, továbbá az érdekelt miniszterek, az országos hatáskörű szervek vezetői, valamint a fővárosi, megyei tanácsok elnökei a koncepcióban foglaltak végrehajtása során különös figyelmet fordítsanak

– az áruszállítás gyorsítására, szervezettebbé tételére, a korszerű szállítási módszerek és eszközök széles körű alkalmazására;

– a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés együttes működtetésével a személyszállítási szükségletek javuló színvonalú kielégítésére, érvényesítve a tömegközlekedés elsőbbségét;

– az ország közlekedés-földrajzi helyzetéből adódó lehetőségek kihasználásával a nemzetközi szállítások növelésére és ezáltal a devizaszerzés fokozására.[2]

4. A Minisztertanács

– felhívja az illetékes minisztereket és országos hatáskörű szervek vezetőit, valamint a fővárosi, megyei tanácsok elnökeit, hogy a hatáskörükbe tartozó intézkedésekkel működjenek közre a koncepció megvalósításában;

– felkéri a szakszervezeteket, valamint a szövetkezetek érdek-képviseleti szerveit, hogy – sajátos eszközeikkel – segítsék elő a koncepcióban foglaltak végrehajtását.

Lázár György
a Minisztertanács elnöke

Minisztertanácsi jegyzőkönyvek, 1979. május 2. A Minisztertanács 3175/1979. (V. 2.) számú határozata a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztéséről. MOL XIX–A–83–a.

D) A Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata 1979. május 16.

A Minisztertanács a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztése érdekében – az Országgyűlés 1978. október 26–27-ei ülésszakán elfogadott határozatnak megfelelően – a közlekedéspolitikai koncepcióról szóló 1024/1968. (X. 31.) Korm. számú határozatot a következők szerint módosítja és egészíti ki:

1. Az ország közlekedési rendszerét a népgazdaság teljes szállítókapacitása, az ezek működéséhez szükséges létesítmények és szervezetek képezik. A közlekedési alágazatok e rendszer együttműködő részei, egymást kiegészítik és összehangoltan kapcsolódnak egymáshoz.

2. Az egyes szállítási feladatokat az a közlekedési alágazat teljesítse, amely azokat a legkisebb élő- és holtmunka-, valamint energiaráfordítással, népgazdasági szinten hatékonyan és jó minőségben, biztonságosan képes ellátni.

A szállítási feladatok célszerű megosztását, a közlekedési alágazatok együttműködését elsősorban gazdasági, szükség esetén hatósági eszközökkel kell szabályozni.

3. Gyorsítani és szervezettebbé kell tenni az áruszállítást, a szállítókapacitások kihasználását. Ehhez – a korszerű szállítási módszerek és eszközök széles körű alkalmazása mellett – a termelő, a készletező, a szállító és a felhasználó szervezetek összehangolt fejlesztési-szervezési munkája szükséges. Ezúton is biztosítani kell a népgazdaságban a közlekedési beruházások erőforrásainak és a rakodásokhoz szükséges munkaerőnek az optimális felhasználását. Szükséges a körzeti pályaudvaroknak és a különböző közlekedési ágazatok egyéb találkozási pontjainak megfelelő színvonalú műszaki kiépítése.

2 1980-ban a KPM megvizsgálta a határállomások kihasználtságát. Ennek alapján a határállomások száma kielégítő, de fejleszteni kell Biharkeresztes és Záhony árufogadási, áruátadási kapacitását.

4. A személyszállítási szükségletek kielégítése a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés együttes feladata. A közöttük kialakítható arányokat a lakossági igények és a népgazdasági lehetőségek határozzák meg, érvényesítve a tömegközlekedés elsőbbségét. A személygépkocsi-állomány növekedési ütemét – a fogyasztói igények mellett – az üzemeltetéshez szükséges fejlesztési lehetőségek határozzák meg.

5. A fejlesztésre szolgáló anyagi forrásokat úgy kell felhasználni, hogy biztosítsák a közlekedési rendszer alágazatainak összehangolt fejlődését. Az arányok kialakítása során elsősorban a közhasználatú közlekedés fejlesztését, teljesítőképességének növelését és műszaki színvonalának emelését kell célul kitűzni. A szállítási folyamat meghatározó elemeinek – jármű, pálya és egyéb létesítmények – arányos és folyamatos fejlesztése legyen összhangban a biztonságos és gazdaságos üzemi technológiával. Azokon a területeken, ahol a fejlesztés a szükséglettektől elmaradt, és emiatt aránytalanságok jöttek létre, a fejlődést meg kell gyorsítani. A nemzetközi közúti és vasúti fővonalak, határállomások a forgalom igényeinek megfelelően – az érdekelt országokkal egyeztetve – úgy bővüljenek, hogy megbízhatóan töltsék be szerepüket az európai közlekedési rendszerben.

Az egyes közlekedési alágazatoknál a fő fejlesztési célok a következők:

– A vasúti pályák és biztosítóberendezések korszerűsítését és fejlesztését gyorsított ütemben kell folytatni. A legnagyobb forgalmú vonalak műszaki jellemzői feleljenek meg a nemzetközi követelményeknek. Alapvető a csomópontok, rendező pályaudvarok, határátmenetek rekonstrukciója és fejlesztése. Továbbra is kiemelt feladat a záhonyi átrakókörzet folyamatos fejlesztése.

– A közúti közlekedés jelenleg főváros-központú sugaras úthálózatát fokozatosan sugaras-gyűrűs főhálózati rendszerré kell átalakítani, kiemelten kezelve az úthálózat karbantartását és korszerűsítését. Folytatni kell az autópályák, autóutak és az országos főúthálózat, valamint a nagy hidak és külön szintű közúti–vasúti kereszteződések korszerűsítését és építését. A tanácsi utak kiépítése az országos úthálózattal összehangoltan folytatódjon.

– A közületi gépjárműállomány növekedése mellett célszerű gyorsabb ütemben fejleszteni a nagyobb hatékonysággal üzemeltethető szervezett közúti közlekedést. A közületi tehergépkocsi- és autóbusz-állomány kapacitását az eddiginél nagyobb mértékben kell kihasználni.

– Budapesten folytatni kell a metróhálózat építését és gondoskodni a helyi, környéki és távolsági tömegközlekedés rendszerének, valamint a metró kapcsolatainak további kiépítéséről, a gyorsvillamos-hálózat kialakításáról, az elővárosi vonalak gyorsvasúttá fejlesztéséről. Szükséges növelni a dunai átkelőhelyek átbocsátóképességét. Fokozatosan ki kell építeni a fővárost elkerülő autópálya-körgyűrűt.

– A vízi közlekedésnek fokozatosan ki kell használnia a hazai víziút-hálózatból és főleg az európai víziút-hálózat fejlődéséből adódó lehetőségeket.

– A légi közlekedés területén kiemelt feladat a Ferihegyi repülőtér bővítése és a forgalomirányító rendszer korszerűsítése.

6. Az ipar, az építőipar és a külkereskedelem támogassa, illetve segítse a közlekedési alágazatok fejlesztését. A fejlesztés alapvető bázisa a hazai ipar és a szocialista import legyen.

7. Folytatva a nemzetközi közlekedési és szállítási szervezetekben való aktív részvételt, különös figyelmet kell fordítani a szocialista országok közlekedési szerveivel, vállalataival történő együttműködésre.

8. A közlekedés gazdaságosságát az állóeszközök ésszerű kihasználásával, az üzemi technológia korszerűsítésével, a munkaerő hatékony foglalkoztatásával, a fejlett munka- és üzemszervezési módszerekkel növelni kell. A gazdasági ösztönzés segítse, hogy a külkereskedelmi áruszállítási igények kielégítésében növekedjen a hazai fuvareszközök felhasználása. Teljesebben ki kell használni az ország közlekedés-földrajzi helyzetéből adódó lehetőségeket.

9. Fejleszteni, javítani szükséges a munkahelyi viszonyokat, a szociális és egészségügyi ellátást, a munkavédelmet, növelni a dolgozók erkölcsi-anyagi megbecsülését. A túlmunkaidő igénybevételét tovább kell mérsékelni. Az üzemi balesetek csökkentése, a biztonság fokozása alapvető követelmény a közlekedés minden területén.

10. A közúti közlekedés fejlődésének következtében növekszik az emberi tényezők szerepe, s ezért sürgető, folyamatos feladat a lakosság egyre jobb felkészítése a forgalomban való részvételre.

11. Ez a határozat a kihirdetése napján lép hatályba, egyidejűleg az 1024/1968. (X. 31.) Korm. számú határozat 1. pontja hatályát veszti, 2. pontjának számozása pedig 11. pontra változik.

Lázár György
a Minisztertanács elnöke

A Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozata a közlekedéspolitikai koncepció továbbfejlesztéséről. MOL XIX–h–41. 491. doboz. A koncepció KPM-ben kidolgozott szövegét a 3175/1979. sz. MT-határozat melléklete tartalmazza. A „Munkaprogram a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtását szolgáló fontosabb intézkedésekre” című, 13 gépelt oldalas dokumentum közlésétől (687. jegyzőkönyv a Minisztertanács 1979. évi május 2-i üléséről) eltekintettünk.

60

AZ ORSZÁG ÚTHÁLÓZATÁNAK HELYZETE ÉS FEJLESZTÉSE

1979. április

Az alábbi előterjesztés a közlekedési tárca azon sikertelen próbálkozásainak egyike, amellyel a gazdaságpolitika fősodrába kívánta beemelni az úthálózat fejlesztésének ügyét. A szokványos érvrendszerű, a tényleges gazdaságossági számításokat nélkülöző, általánosságok szintjén mozgó, a súlyponti kérdéseket nem súlyuknak megfelelően tárgyaló előterjesztést az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága érdemben nem vitatta meg. Közlését egyrészt az indokolja, hogy ennél magasabb szintre úthálózati koncepció nem jutott el az MSZMP szervezeti hierarchiájában. Másrészt, az ebben foglalt alapelvek tükröződnek a konkrét cselekvési beszámolókban (vö. 66. sz. dokumentum).

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése az MSZMP KB Gazdasági Bizottságának

Az elmúlt évben vezető párt- és állami testületek értékelték az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció eddigi megvalósulását. Megállapították, hogy a fejlesztés főbb irányai és arányai megalapozottak voltak, elősegítették a termelési és gazdasági célok megvalósulását, a szállítás gazdaságossága javult.

A közúti személyszállításban az elmúlt évtizedben az egyéni közlekedés forgalma három és félszeresére nőtt. Az autóbuszon szállított utasokkal együtt a közutakon közlekedők száma meghaladja az évi 7,6 milliárd főt, az idegenforgalom is lényegesen növekedett. A közúti áruszállítás részaránya az évente elszállított összesen 770 millió tonnából meghaladja a 600 millió tonnát.

A közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása során – a 4. és 5. ötéves tervben – a kormány az ország úthálózatának fenntartására és fejlesztésére 90 milliárd Ft-ot biztosított. A mezőgazdaság és erdészet ugyanebben az időszakban mintegy 13 milliárdot fektetett be üzemi útjainak építésébe és fenntartásába.

Ennek nagy eredménye a főúthálózat korszerűsítése s a bekötőutak bővítése, a városi tömegközlekedést hordozó úthálózat fejlesztése, az autópályák építése. A mezőgazdaságban és az erdészetben a korszerű termelési technológiák elterjedésével kiszolgáló utak létesítésére került sor. Mindez lehetővé tette a közúti közlekedés teljesítményeinek növekedését, a gazdaságos, kulturált szállítás alapfeltételeinek – a korábbiakhoz viszonyított – számottevő javítását. Az úthálózat teljesítőképessége ugyanakkor a fejlesztések ellenére sem tart lépést a forgalom mennyiségileg és minőségileg is egyre növekvő szükségleteivel.

Az előterjesztés célja, hogy a közlekedéspolitikai koncepció részeként meghatározza az ország úthálózatának fejlesztési elveit és feladatait.

I. Az ország úthálózatának helyzete

Magyarország úthálózatát a 30 000 kilométernyi országos közúthálózat, a 70 000 kilométert kitevő tanácsi közutak, valamint a 8000 kilométernyi mezőgazdasági és 3400 kilométer hosszú erdészeti saját használatú utak alkotják. A főváros 3500 kilométer úthálózatából a főutak kiemelt jelentőségűek. Az összességében több mint 111 ezer kilométer hálózat a nemzeti vagyonnak 350–400 milliárd Ft-ra becsülhető része.[1]

1. Az országos közúthálózat a településeket és határátkelőhelyeket összekötő, az ország egész területét behálózó, összefüggő, történelmileg kialakult sugaras szerkezetű rendszer. Magában foglalja a vasútállomásokhoz, kikötőkhöz vezető utakat, ami lehetővé teszi a közlekedés minden irányú kapcsolódását. A településeken átvezető szakaszaival (9000 km) bekapcsolja a tanácsi közutakat az ország úthálózatába. A 30 000 km országos közúthálózatból 6500 km a főút, általában két forgalmi sávval. A jelenlegi forgalmi igényeknek – a forgalommal már telített szakaszok kivételével – a hálózat megfelelő. A 23 500 km alsóbbrendű hálózatból mintegy 10 000 km kielégíti a forgalom igényeit. A további 13 500 km részben szélessége, részben az útpályaszerkezet elégtelen teherbíró képessége miatt a növekvő nehézforgalom hatására nem felel meg a biztonságos közlekedés követelményeinek. A keskenyebb és kisebb teherbírású utak károsan hatnak a tömegközlekedésben meghatározó jelentőséggel bíró, 25 000 km-en lebonyolódó autóbusz-közlekedésre is. Az országos közúthálózaton 1980-ra 5940 db híd lesz. Szélesség és teherbírás szempontjából 90%-uk megfelelő. A nagy folyami keresztezések közül több közös vasúti-közúti híd van, amelyeken a közúti forgalom vonatmentes időre korlátozva bonyolódik le. Az úthálózat fejlesztése során bővítették a közutak nagyobb városokon átvezető szakaszait. Az átbocsátóképesség és a biztonság növelésére számos külön szintű keresztezés és forgalomirányító jelzőlámpás csomópont épült meg. Az MSZMP Politikai Bizottságának határozatát végrehajtva több mint 1000 km út építésével megvalósult a bekötőút-építési program, és kiépültek azok az utak, amelyeken a megszüntetett vasútvonalak forgalma bonyolódik. A forgalom főirányaiban – a nemzetközi útvonalakkal összehangolva – tizenöt év alatt 109 km autópálya és 81 km félautópálya épült meg.

2. A fővárosi közutak hossza 3500 km, amelynek 70%-a szilárd burkolatú. Kiépítetlen közutak (1130 km) a peremkerületekben és hegyvidékeken fordulnak elő. Burkolatminőség szempontjából – az elmúlt években végrehajtott jelentős átépítések ellenére is – a kiépített utaknak csak 45%-a korszerű. A burkolatok több mint 50%-a 30–50 évnél idősebb. Az úthálózat alatt elhelyezkedő 25 000 km közmű jelentős része 80–100 éves, és gyakori meghibásodásuk zavarja a forgalom folyamatosságát. A 129 000 m² hídfelületből 36 000 m²-t lehet forgalmilag és szerkezetileg megfelelőnek tekinti. A metróépítéshez és a tömegközlekedés rekonstrukciójához kapcsolódva koncentráltan folyik a főutak és a csomópontok korszerű átépítése. Az új lakótelepek létesülésével párhuzamosan bővült az úthálózat. Az újjáépítés

1 Az ország úthálózatának becsült nettó értékét az 1978-as árakon számított újra-előállítás költségének a mai használhatósági fok és műszaki állapotra való átszámításával állapítottuk meg. A KSH a közutak nettó értékét 1977. január 1-jén az 1976. évi újra-előállítás árszintjén számolva 68,5% nettó értékben 132,5 Mrd Ft-on tartja nyilván.

óta azonban a Duna-hidak száma nem növekedett. Az utóbbi években megkezdődött a hidak felújítása, a hídfők csomópontjainak korszerűsítése, ami átbocsátóképességük javulását eredményezi majd. Napjainkban azonban e hidak még egyértelműen az úthálózat szűk keresztmetszetét jelentik, ugyanis csúcsidőben a forgalmi kapacitásuk elégtelen. Nehezíti a helyzetet, hogy az egymást követő felújítások idejére egy-egy hidat részben vagy egészében le kell zárni a forgalom elől.

3. A 66 500 km-es vidéki tanácsi közutakon a forgalom döntő része a 33 000 km-t kitevő városi, községi belterületi úthálózaton bonyolódik le, s ezen belül is elsősorban a 10 000 km kiépített útra összpontosul, melynek 50%-a felel meg a forgalom igényeinek. Részben kiépült a tömegközlekedést hordozó főúthálózat, az iparteleplepeket a lakótelepekkel összekötő utak, az új lakótelepek úthálózata is. Elmaradt viszont ezektől a régi városszerkezet mellékútjainak korszerűsítése és a parkolóterületek létesítése. A tervszerű, folyamatos fejlesztés és korszerűsítés döntő akadálya a közműhálózatok elavultsága vagy helyenkénti hiánya. A kisebb településeken az úthálózat fejlesztését elsősorban az országos közutak átkelési szakaszainak fokozatos kiépítése jelentette.

4. A mezőgazdaságban a bekötőutak 1953-tól épülnek állami beruházásként. Húsz év alatt mintegy 6800 km bekötőút készült el, amely 4000 telep, illetve major bekötését biztosítja az országos vagy tanácsi közúthálózatba. Emellett e majorok kapcsolatát, belső forgalmát szolgáló mintegy 4600 km üzemi út is létesült. 1980-ra a bekötőutak hossza 7300 km-t, míg az üzemi utaké 5100 km-t fog elérni. Együttesen a nagyüzemi termelőterületre vetítve 1,9 fm/ha-t jelentenek, messze elmaradva a mezőgazdaság jelenlegi fejlettségi színvonalához optimálisnak ítélt 3,6 fm/ha értéktől. Az erdészeti úthálózat egységes irányelvek szerinti kialakítását a mintegy 300 ezer ha-ra kidolgozott erdőfeltárási alaptervek, regionális fejlesztési kerettervek biztosítják. Az erdőgazdaságok terveik alapján készítik el útépítési programjukat, és azt a célnak megfelelő technológiákkal valósítják meg. A 3400 km erdészeti út mintegy fele szilárd burkolatú. A hálózatsűrűség mintegy 50%-a az optimálisnak ítélt értéknek.

Összefoglalva megállapítható: az ország úthálózata a fenntartási, fejlesztési munka eredményeként eddig általában kielégítette a növekvő forgalom igényeit. Az elmúlt másfél évtized első felében a forgalom nagysága még csak kismértékben igényelt hálózatbővítést. A fejlesztés – bekötőút-építés, autópálya-hálózat létrehozásának megkezdése, a vasútracionalizálással és az új lakótelepek létesítésével összefüggő útépítés kivételével – csaknem kizárólag arra irányult, hogy a különböző színvonalon kiépített közutakat gépkocsi-közlekedésre alkalmassá tegyék. A tanácsi belterületi utak kiépítésére az igényeknek megfelelően még nem volt lehetőség. Az országos főutak – a tranzitvonalak kivételével – még megfelelnek, az alsóbbrendű és mellékutak viszont csak éppen elviselhető színvonalon tesznek eleget a forgalmi követelményeknek. Az úthálózat sugaras szerkezete ma már hátrányosan hat a közúti közlekedés gazdaságosságára. A nagy folyókon a hidak hiánya vagy a meglevők elégtelen kapacitása akadályozza a forgalmat.

A nemzetközi áruszállítás bővülése, a turizmus növekedése jelentősen terheli a közúti határátkelőhelyeket (évi 2,6 millió jármű) és úthálózatunkat. A tranzit főutakon, a fővárosi és a Balaton-parti úthálózaton az átbocsátóképesség tovább már nem fokozható. A nagyvárosok, különösen Budapest agglomerációs körzetében a főutak zsúfolttá váltak. A sajátos közlekedés-földrajzi helyzet miatt Budapesten a főúthálózatra és a Duna-hidakra mind nagyobb forgalmi terhelés nehezedik, és ezek teljesítőképességük határára jutottak. A városi és városközi úthálózat egyes szakaszain (a belterületi közutak gyenge minősége miatt) a közúti csomópontokon, a vasúti keresztezésekben, a folyami hidakon már ma is jelentős forgalmi torlódások keletkeznek.

A mezőgazdasági üzemekben a hiányos úthálózat fékezi a hatékonyságot. A hálózat hiánya az országos és tanácsi közutak átbocsátóképességét és biztonságát csökkenti a munkagépek, a lassú járművek közlekedése miatt.

Az ország közúthálózatának építésében elért eredményeket a legfőbb feladatokkal arányosan lépést tartó KPM-útépítőipar tette lehetővé. A közlekedésépítő vállalatok változatlan létszám mellett fokozatosan növekvő teljesítményeit a legfontosabb munkanemek komplex gépesítése alapozta meg. Az útépítés szervezett nagyiparrá fejlődött. Gyors fejlődése belső aránytalanságokat is okozott, amelyek különösen abban mutatkoznak meg, hogy az útépítésekkel járó közműépítésre nem szívesen vállalkoznak.

A közutak üzemeltetésére és fenntartására az országos közúthálózaton kialakult a gépesített munkát végző KPM közúti igazgatóságok egységes szervezete. A tanácsi közutakon a megyék egy részében, mezőgazdasági és erdészeti utakon pedig még nem jött létre az üzemeltetés és a karbantartás hatékony szervezeti és eszközrendszere.

Összességében a népgazdaság az elmúlt évtizedben az úthálózat fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésére jelentős anyagi eszközöket fordított. Ennek ellenére a forgalom biztonságos növekedésének tartalékai a főutak nagy részén, Budapesten és a nagyvárosokban kimerültek. A fejlesztési célok sorolásában, a pénzeszközök koncentrált felhasználásában – részben a kényszerítő körülmények hatására és az eszközök korlátozott volta miatt – a hatékonyság nem érvényesült folyamatosan. A jelenlegi viszonylagos egyensúly veszélyeztetése nélkül a forgalom és az azt hordozó úthálózat fejlődése közötti aránytalanság tovább nem növelhető. Biztosítani kell a két tényező jobb összhangját, figyelembe véve, hogy az ehhez szükséges fejlesztés eszközigényessége a korábbit meghaladja.

II. A forgalom fejlődésének jellemzői

A tervezett gazdasági fejlődés, a hazai és nemzetközi munkamegosztás bővülése, az életszínvonal emelkedésével együtt járó növekvő utazási igény az eddig kialakult fejlődési ütemnek és arányoknak közel megfelelő forgalomváltozást tételez fel az ország úthálózatán a hosszú távú tervidőszak végéig.

Az összes forgalom 70%-át az országos, 25%-át a tanácsi közúthálózat hordozza. A teljesítményeken belül távlatban a tanácsi közúthálózat részesedése kismértékben emelkedni fog.

A forgalom növekedésére és összetételének változására tartósan jellemző, hogy az összes terhelésből az országos közutak távlatban is a jelenlegivel csaknem azonos arányban részesülnek. A forgalom mintegy 60%-a a hálózat 20%-át képviselő főutakon bonyolódik le. A gazdaság fejlődése következtében a nehéz-

súlyú forgalom további kiterjedésével kell számolni az alsóbbrendű úthálózat jelentős hosszán is: a forgalomnövekedés erőteljesebb lesz a városok átkelési szakaszain és a városkörzetekben, mint azok egymás közötti forgalmában. A települések összes forgalmának 2/3-a az országos közutak átkelési szakaszaira jut; a hálózat sugaras szerkezete egyre jobban növeli Budapest körzetében a főúthálózat terhelését; a tanácsi közutak forgalmának 1/3-a Budapesten bonyolódik le; az idegenforgalom a határátkelőhelyeken 2,5-szeresére, egyes határszakaszokon 3-4-szeresére emelkedett (1990–75), a további növekedés a közúti forgalom fejlődésével arányosan várható; a mezőgazdaságban és erdészetben az üzemi utakon jelenleg évente 500 millió tonna anyagot mozgatnak meg és 250 millió tonna áruval jelentkeznek a közúti forgalomban. Ez a jövőben növekvő mennyiség azonban – a rövid szállítási távolságok miatt – távlatban is csak 5%-át jelenti a teljes közúti forgalom teljesítményeinek.

Az ipar- és településszerkezet változásai, az urbanizációs és agglomerációs folyamatok erősödése, a forgalom irányának és terhelésének változásai új igényeket támasztanak az úthálózat struktúrájának fejlesztésében.

A gépjárművek mennyiségi növekedése a forgalomsűrűség határértékeiben minőségi változtatást követel meg. Ez a határérték az út szélességétől függ; a hálózat többségét kitevő két forgalmi sávos utakon ez óránként 1400-1500 gépjármű áthaladását jelenti. Ha ez növekszik, a forgalom torlódik. A feszültség csökkentése csak olyan minőségi változással érhető el, amely a forgalmi sávok számának többszörözését, az út- és vasúti kereszteződésekben felüljárók építését, a csomópontok jelzőlámpás szabályozását és az út felületének növelését, gyalogos-aluljárók létesítését jelenti. Ezeknek az igényeknek a kielégítése a beruházásban és az üzemeltetésben egyaránt az eddigieknél lényegesen költségesebb, minőségileg új megoldásokat követel.

A forgalomban a könnyű- és nehézjárművek eltérő követelményeket támasztanak. A mennyiségben nagyobb személyautó-forgalom jobb útfelületet igényel, míg a nehézjárművek (tehergépkocsi, autóbusz) döntően az útburkolatok kellő teherbírását kívánják meg. Az áruszállítás hatékonyságának javítása a járművek raksúlynövekedését hozza magával. A forgalom összetételében a gyors és lassú járművek egyidejű jelenléte közlekedésbiztonsági problémát okoz, ezért a főutakról a lassú járművek kitiltása elkerülhetetlen.

III. Az ország úthálózatának fejlesztési elvei és irányai

A közúti forgalmi igények területi és időbeli megoszlásának megfelelő, arányos és összehangolt úthálózat-fejlesztést kell folytatni. A fejlesztési feladatok sorrendjének és jellegének megállapításakor a forgalmi igények nagysága és összetétele, az egyes területek társadalompolitikai, gazdaságpolitikai céljai a meghatározók. A fejlesztés fő irányainak és céljainak kialakításában erősödjék az objektív információs rendszereken nyugvó ágazati irányítás. A műszaki megoldások legyenek arányban a jelentkező igényekkel. Ennek keretében fokozottan alkalmazzák a környezeti ártalmakat csökkentő technikai és forgalomszervezési megoldásokat. A létesítmények elhelyezése során fordítsanak nagyobb gondot a termőföld védelmére és majdani rekultivációjára.

1. Elsődleges fontosságú nagy értékű nemzeti vagyonunk, a meglevő úthálózat állagvédelme. Ennek érdekében jól szervezett hatósági és folyamatos fenntartási tevékenységet kell végezni. Hatósági szabályozással kell megakadályozni az utak rendellenes használatát (pl. közlekedés az utat károsító abroncsokkal, vagy hídrongálás, amelyet legtöbbször a megengedett méretűnél magasabb járművekkel követnek el). Korlátozzák, illetve mérlegelésekkel ellenőrizzék a túlsúlyos járművek közlekedését, ideértve a rendkívül nagy összsúlyú különleges szállítmányokat is. Az időjárási viszonyoktól függően e veszélyeztetett, elégtelen teherbírású utakon időszaki súlykorlátozást kell bevezetni. A fenntartás keretében az utakat és azok tartozékait (hidakat) tervszerű megelőző tevékenységgel a forgalom lebonyolítására alkalmas állapotban kell tartani, elhárítva a forgalom, illetve a korrózió miatt bekövetkezhető károkat.

2. A menetrendszerű autóbusz-közlekedéssel és áruszállítással igénybe vett utakon teremtsék meg a biztonságos és pontos közlekedés feltételeit. A személy- és áruszállítás zavartalansága érdekében az érintett utakon biztosítani kell az alapvető műszaki jellemzőket. Folytassanak ciklikusan visszatérő burkolatmegerősítési, hídkorszerűsítési tevékenységet.

3. Biztosítani kell a kritikus, torlódásoktól mentes forgalom kialakítását és ennek megfelelő kapacitású úthálózat fokozatos kiépítését és fenntartását. A szűk keresztmetszeteket jelentő közúti csomópontokat, vasúti kereszteződéseket a forgalom nagyságától függően jelzőlámpával, fénysorompóval szükséges ellátni vagy külön szintűre átépíteni. A veszélyes vonalvezetési szakaszokat az egységes hálózatfejlesztésbe illeszkedően célszerű korrigálni. A baleseti gócok elsősorban forgalomtechnikai módszerek alkalmazásával szüntethetők meg. A korszerű szállítási lánc hatékony működésének biztosítása érdekében súlyt kell helyezni a közúti-vasúti, valamint közúti-vízi átrakó csomópontok megfelelő közúti kapcsolataira. Folytatandó a gazdaságtalan vasútvonalak megszüntetésével összehangolt hálózatfejlesztés.

4. Az országos közúthálózat történelmileg kialakult Budapest-központú sugaras szerkezetét – összhangban az ipar- és településszerkezet átalakulásával – a gazdaságosabb szállítási útvonalak kialakítása érdekében, fokozatosan gyűrűs-sugaras rendszerré kell fejleszteni. Budapest tranzitforgalomtól való mentesítése és az agglomerációs forgalom jobb elosztása érdekében, a gyűrűs szerkezet részeként, a város határa közelében autópálya-körgyűrűt szükséges létrehozni. Ezzel párhuzamosan – elsősorban a meglévő hálózat továbbfejlesztésével – célszerű megkezdeni az ország középső és szélső területeit összefogó második és harmadik közúti gyűrű létrehozását is. A gyűrűirányú utakon új Duna- és Tisza-hidak építése szükséges.

5. A legfontosabb tranzitirányokban, a legfőbb ipari agglomerációkban autópályákat, autóutakat kell építeni. A fejlesztés során érvényesüljenek az ország kedvező közlekedés-földrajzi helyzetéből származó előnyök. Az autópálya-hálózat és az elsőrendű főúthálózat kapcsolódjék az Európa-utak új rendszeréhez, a KGST Hosszú Távú Együttműködési Célprogramjában elfogadott autópálya-hálózathoz és az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága koordinálásával létesülő Transzeurópai Észak–déli Autópálya-rendszerhez.

6. Budapest úthálózatának fejlesztése különösen fontos. Ezen belül nagy gondot kell fordítani az országos főutak, autópályák bevezető szakaszainak építésére és kapcsolataiknak bővítésére, meglevő Duna-hidak átbocsátóképességének növelésére a hídfők és kapcsolódó útszakaszok bővítésével együtt, valamint új Duna-hidak építésére, a gerinchálózat sugárirányú és körút elemeinek korszerűsítésére, a legfontosabb közúti csomópontok átépítésére. A főváros főúthálózatának fejlesztése során a legfontosabb feladatok: a Hungária körút korszerűsítése a Duna-ágig, az Árpád-híd rekonstrukciója, a lágymányosi közúti híd megépítése a kapcsolódó úthálózattal együtt, az észak–déli közúti tengely létrehozása a rakpartok igénybevételével és a lakótelepi külső körút fokozatos kiépítése. Az új lakótelepek és közintézmények építésekor az előírásoknak megfelelő mennyiségű parkolóhelyről kell gondoskodni. A zsúfolt belső városrészekben többszintű parkológarázsok létesítése szükséges. A metróhálózat és a gyorsvasút-hálózat bővítésével párhuzamosan követelmény az egyéni és a tömegközlekedés jó kapcsolatát szolgáló, városszéli, nagy befogadóképességű parkolóhelyek építése.

7. Az öt kiemelt nagyváros, valamint a felsőfokú és részleges felsőfokú központok átfogó közlekedésfejlesztést igényelnek. Kapjon előnyt a tömegközlekedési vonalak, illetve a tömegközlekedés jobb szervezhetőségét elősegítő utak építése. A települések belterületén, a jobb forgalomelosztás érdekében, az összehangolt fő- és gyűjtő úthálózati rendszert indokolt nagyobb távlatra kiépíteni. A kis forgalmú utaknál legalább a minimális igényeket biztosító építés legyen a cél.

8. A települések szerkezetének rekonstrukciója során a közúthálózat kialakítása szerves része legyen a tervezésnek. A közúti tömegközlekedés és az egyéni közlekedés igényeit az emberi környezet védelmének szem előtt tartásával hangolják össze. A városok helyi, cél- és átmenő forgalmát a városszerkezet adta lehetőségek határain belül, az átkelési kapacitások korszerűsítésével kell megoldani. Az átkelési szakaszok mellett – tehermentesítésükre – a tanácsi úthálózati rendszer bővítése szükséges. Az átkelési szakaszokon ezek után is jelentkező rendszeres torlódások esetén elkerülő szakaszokat kell építeni. A kis települések közigazgatási összevonása, a mezőgazdasági üzemek területi koncentrációja és termelési szakosodása új összekötő és bekötőutak építését igényli.

9. A mezőgazdaságban és az erdészetben fokozatosan fel kell számolni azt a lemaradást, ami a nagyüzemi mezőgazdaság fejlődése, gépesítettsége és az úthálózat között kialakult. A szállítási feladatok megoldása, a nagy értékű gépek, szállítóeszközök jobb kihasználása és megóvása, a majorok, üzemi telephelyek megközelítése, a megtermelt terményeknél a veszteségek csökkentése érdekében indokolt a termelőterületekhez közvetlenül csatlakozó utak kiépítése. Szükséges a nagyüzem termelési rendszeréhez illeszkedő szilárd burkolatú összekötő és fő gyűjtőutak fokozatos kiépítése is. A fejlesztést úgy kell végrehajtani, hogy az országos közúthálózat jelentős mértékben mentesüljön a lassú mezőgazdasági járművek forgalmától. Az erdészeti utak további bővítését a termelési feladatok növekedése, a fakitermelési technológia változása és a turizmus is indokolja.

10. A kutatási munka a következő területeken szolgálja az úthálózat fejlesztését és az üzemeltetést: A forgalomelemzés biztosítsa a hálózatfejlesztés alapadatait. Segítse elő a gyakorlatban jól bevezethető újabb technológiai eljárások meghonosítását, az úthálózat differenciált igényeihez alkalmazkodó szerkezetek, építési módok alkalmazását. Az építésre, a fenntartásra és üzemeltetésre vonatkozóan dolgozza ki és fejlessze tovább a műszaki és minőségi szabályozásokat.

11. Az útépítés és -fenntartás finanszírozási rendszerét tovább kell fejleszteni, annak érdekében, hogy a forgalom növekedése és az úthálózat fejlődése között fennálló aránytalanság mérséklődjön. Az országos közutak, a települések tömegközlekedését biztosító fő- és gyűjtőutak állagmegóvásának és fejlesztésének finanszírozásához biztosítani kell az úthasználattal és forgalommal arányos költségvetési forrásokat. A kis forgalomsűrűségű lakó- és üdülőterületi utak szerény minőséget biztosító kiépítéséhez fokozottan be kell vonni az érdekelt szervek és a lakosság pénzeszközeit. Az országos közúthálózatba illeszthető, főleg helyi érdekeket szolgáló összekötő utak kiépítéséhez az érdekelt termelőegységek anyagi hozzájárulását is igénybe kell venni. A mezőgazdaság és az erdészet úthálózatát termelőeszköznek kell tekinteni, és ennek megfelelően a termelést bővítő vállalati vagy szövetkezeti beruházásként finanszírozandó.

12. Az úthálózat építése, tervszerű állagmegóvása az útépítő ipar feladata. Az útépítő és -fenntartó szervezetek érjenek el olyan munkamegosztáson alapuló együttműködést, amely biztosítja a feladatok hatékony elvégzését. Ennek során javítsák a minőséget, széleskörűen alkalmazzanak olyan, komplexen gépesített, energiával, munkaerővel és anyaggal jobban takarékoskodó technológiákat, amelyek teljesen megfelelnek a különböző rendeltetésű utak gazdaságos építési követelményeinek. A fejlesztések során különös figyelmet kell fordítani a munkaerő korlátozott forrásaira, a csökkenő mobilitására. Ezért elsődleges fontosságú a technológiai és aszfaltkeverő-telepi hálózat stabilizálása. Előtérbe kell helyezni a jobb területi elosztást, a gazdaságosabb szállítást biztosító bővítéseket, az energiatakarékos géprendszereket. A hídépítésben elért eredmények a sorozatban készülő műtárgyak teljes körű szerkezeti tipizálásával és a nagy folyami hidak építési kapacitásának dinamikus bővítésével fejlesztendők, tovább erősítve a szerkezetgyártás telepített ipari jellegét. Az útépítésekkel kapcsolatos közmű-rekonstrukciók és -építések során jobban kell támaszkodni a közműtulajdonosok építőkapacitására. A feladatok megoldására ezeket korszerű technológiák alapján kell továbbfejleszteni, illetve ilyen feladatokra specializált vállalatokat kell létrehozni, különösen a kiemelt fővárosi építési feladatok megoldására. Az úthídépítés feladata a népgazdaság adott lehetőségei miatt esetenként összességében kevesebb lehet, mint amennyit a hatékonyan gépesített, jól szervezett kivitelezőipar el tud látni. A nagyüzemű útépítőipar termelőeszközeinek, azok műszaki színvonalának és szakemberállományának megtartása népgazdasági érdek akkor is, ha a kapacitás kihasználása átmenetileg, esetenként csökken. Az utak fenntartása és üzemeltetése során az országos közúthálózaton kialakult rendszert alapul véve, a tanácsoknál is célul kell kitűzni a feladatokkal arányos, megyei irányítás alatt álló, egységes üzemeltetési szervezetek létrehozását. Gondoskodni kell a mezőgazdaság és erdészet úthálózatának karbantartásáról, kerülve a párhuzamos kapacitások létrehozását. A feladatmegosztást az ágazati irányítás keretében kell biztosítani. Az ország teljes úthálózatának első átfogó értékelése feltárta, hogy a forgalom biztonságos és gazdaságos fejlődésének tartalékai a jelenlegi hálózaton jelentősen lecsökkentek. A motorizáció fejlődése az

egyenletesebb növekedés szakaszába jutott. A jelenlegi 800 ezres személygépkocsi-állomány 1990-re várhatóan 2 millióra fog emelkedni. A számbeli növekedés egyben minőségi változást is jelent. A hálózat alkalmassá tétele a forgalom támasztotta igényekhez az alkalmazandó megoldásokban, eszközigényességben a korábbi szintet minden vonatkozásban meg fogja haladni. Ehhez szocialista viszonyoknak megfelelően szabályozott motorizációs fejlődéssel arányosan kell a tervezést és pénzügyi kereteket biztosítani.

Pullai Árpád

Állásfoglalási javaslat

1. A Gazdaságpolitikai Bizottság elfogadja az ország úthálózatának helyzetéről, fejlesztésének elveiről és irányairól szóló jelentést. Megállapítja, hogy az úthálózat az elmúlt tíz évben jelentősen fejlődött és feladatának alapvetően eleget tett. A számottevő eredmények ellenére a felgyorsult motorizációs fejlődés és az úthálózat állapota között feszültségek és ellentmondások is kialakultak. A forgalom biztonságos és gazdaságos fejlődésének tartalékai a hálózaton jelentősen lecsökkentek. A legforgalmasabb főirányokban, Budapesten és a nagyvárosokban, valamint azok körzetében az utak zsúfolttá váltak. A folyami hidak építése, különösen a fővárosban, elmaradt az igényektől. Az erdészeti utak viszonylag kedvező fejlesztése mellett a mezőgazdasági utak kiépítése nem követte kielégítően a nagyüzemek fejlődését.

2. A Gazdaságpolitikai Bizottság szükségesnek tartja, hogy az ország úthálózatának fejlesztési elvei és irányai jussanak érvényre az állami irányításban. Javasolja a kormánynak, hogy a közlekedéspolitika végrehajtásának részeként dolgozzon ki intézkedéseket az ország úthálózatának összehangolt fejlesztésére, és a végrehajtás ütemét a népgazdasági tervekben határozza meg. Fordítson figyelmet arra, hogy a motorizációs fejlődéshez az úthálózati feltételek biztosítottak legyenek.

Kivonat a közlekedés és hírközlés 1976–1990 időszakra szóló hosszú távú fejlesztési tervének számítási anyagából

Megnevezés	Mennyiség	Beszerzés, ill. építés 1976–1990 között összesen*	Állomány, ill. fejlettségi színvonal, 1975*	Állomány, ill. fejlettségi színvonal, 1990*
1. A közlekedés járműállományának fejlesztése				
Közúti közlekedés				
Személygépkocsi	ezer db	2 000	586,5	1900
Autóbusz	ezer db	40	15,6	22,5
Tehergépkocsi	ezer db	318	98,3	175
Tanácsi közlekedés				
Trolibusz	db	500	150	520
Autóbusz	db	4 300	1 850	1 900
2. Az úthálózat fejlesztése				
Országos közúthálózat				
Országos közúthálózat hossza	km	899	29 915	30 814
ebből gyorsforgalmi út	km	649	133	691
ebből autópálya	km	326	86	490
ebből félautópálya	km	323	47	201
Egyéb főúthálózat	km	41	6 282	6 323
Alsóbbrendű hálózat	km	300	23 500	23 900
Gyorsforgalmi úthálózat aránya a főúthálózaton	%		2,1	9,8
Összekötő- és bekötőút-építés	km	450		
Útkorszerűsítés	km	1 050		
Burkolatmegerősítés	km	24 300		
Egyedi nagyhidak építése	db	7		
Tanácsi úthálózat				
Budapest				
Belterületi utak hossza	km	300	3 574	3 800
ebből kiépített utak hossza	km		2 391	2 850
kiépített utak aránya	%		66,9	75
Közúti csomópont építése	db	7		
Közúti alul- és felüljáró	db	7		
Útkorszerűsítés és útburkolat-megerősítés	km	1 450		
Egyedi nagyhíd építése	db	2		
Öt nagyváros				
Belterületi utak hossza	km	330	1 650	1 800
ebből kiépített utak hossza	km		941	1 300
kiépített utak aránya	%		58,6	72,2
Közúti alul- és felüljáró	db	8		
Útkorszerűsítés és útburkolat-megerősítés	km	550		
Egyedi nagyhíd építése	db	1		

* – a sávban előirányzott fejlesztések középértékeit számításba véve.

Megnevezés	Mennyiség	Beszerzés, ill. építés 1976–1990 között összesen*	Állomány, ill. fejlettségi színvonal, 1975*	Állomány, ill. fejlettségi színvonal, 1990*
Egyéb városok, települések				
Belterületi utak hossza	km	1 300	31 045	32 200
ebből kiépített utak hossza	km		8 868	9 650
kiépített utak aránya	%		18,6	30
Közúti alul- és felüljáró	db	15		
Útkorszerűsítés és útburkolat-megerősítés	km	4 500		
Tanácsi utak összesen				
Úthálózat teljes hossza	ezer db		69 773	69 800
ebből belterületi utak	ezer db		36 224	37 800
Összes utakból kiépített	ezer db		13 568	15 200
ebből belterületi utak	ezer db		12 200	13 800
Kiépítettség aránya	%		19,4	21,8
ebből belterületi utakon	%		33,7	36,5
külterületi utakon	%		4,1	4,4
Autóbusz-közlekedés				
Helyközi autóbusz-közlekedési hálózat hossza	ezer km		25,2	26,5
Helyközi autóbusz-közlekedési hálózatba bekapcsolt települések száma	db		3 133	3150
Metróhálózat hossza	km		14,7	38,3
Helyiérdekű vasúthálózat hossza	km		114	115
ebből gyorsvasúti jellegű	km		11	23
Trolibuszhálózat hossza	km		28	120
Autóbusz-hálózat hossza	km		614	575
Helyi tömegközlekedéssel rendelkező helységek száma	db		117	190
Vidéki trolibuszhálózat hossza	km			60
Közúti villamosvasúti hálózat hossza	km		52	40
Autóbusz-hálózat hossza	km		2 729	3 200

A közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztése (00196/1979. sz.) az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának az ország úthálózatának helyzete, fejlesztésének elvei és fő irányai tárgyában, 1979. április. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 376. ő. e. Szigorúan titkos. Készült: egy eredeti és 50 másolati példányban. 1. sz. példány, 18 gépelt oldal, 8 melléklettel.

61

A KELET–NYUGATI FORGALOM KORSZERŰSÍTÉSE OSZTRÁK HITELBŐL

1979. július 26.

A Budapest–Bécs közötti közlekedés korszerűsítésének szándékával Csanádi György miniszter 1969-ben előterjesztést nyújtott be a Minisztertanácsnak az 1. sz. főút fejlesztéséről. Az elképzelés azonban politikai támogatottság hiányában megbukott. (MOL XIX–A–83–a 411. ülés.) Az 1945 után geopolitikailag háttérbe szorult, de Magyarország számára történelmileg legfontosabb Budapest–Bécs közötti közlekedési folyosó infrastrukturális korszerűsítése az 1970-es évtized végén egyre kevésbé tűnt halaszthatónak. Az alább közölt előterjesztést a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága (NGKB) 1979. szeptember 7-ei ülésén tárgyalta meg. A napirendi pont előadója Klézl Róbert volt. A bizottság egyetértett a vasúti és közúti hálózat egyes, a nyugat–keleti irányú forgalom szempontjából jelentős szakaszai korszerűsítésének – osztrák hitelből történő – meggyorsításával: „A NGKB úgy foglalt állás, hogy az együttműködési lehetőségek vizsgálatát nem lehet leszűkíteni a javasolt két rendező pályaudvar fejlesztésére, hanem a kérdéskör teljes szélességében folytatni kell a magyar–osztrák együttműködés lehetőségeinek feltárására és kidolgozására irányuló munkát. Ennek során meg kell vizsgálni az eddigieken túlmenően más lehetséges közlekedési együttműködési variációt is (pl. budapesti külső autóközlekedési útvonal és ebbe illeszkedő új Duna-híd), és ki kell dolgozni azokat a feltételeket, amelyek mind az igénybe vehető hitel, mind pedig az építési munkák megosztása tekintetében a legelőnyösebbek lennének. Törekedni kell a közlekedés sajátosságaihoz igazodó hitelfelvételek, vagyis hosszú futamidő és kedvezőbb kamatfeltételek elérésére."

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottságához

A magyar–osztrák kormányfői megbeszélésekkel kapcsolatos 20 019/1978. (november 1.) NGKB sz. határozat előírta az ágazati fejlesztések bővítési lehetőségeinek vizsgálatát. Ennek alapján felmértük, hogy a vasúti és közúti hálózat egyes, a nyugat–keleti irányú forgalom szempontjából jelentős szakaszainak korszerűsítését külső erőforrások igénybevételével milyen feltételek mellett lehetne meggyorsítani. Mind a vasúti, mind pedig a közúti hálózatnál az ágazat hosszú távú tervkoncepciójában előirányzott közlekedési létesítmények gyorsítási lehetőségéből indultunk ki.

Az együttműködés keretében számításba vehető fejlesztések általában olyan infrastrukturális beruházások, amelyeknek a gazdaságossága és megtérülési ideje nehezen számszerűsíthető, a devizális ráfordítások megtérülése pedig a szállítási ágazatban nem biztosítható. A gazdasági előnyök a népgazdaság egyéb területein (pl. az üzemanyag-megtakarításban, a szállítások egyenletesebb ütemében

és gyorsabbá tételében) jelentkeznek. A végzett számításoknál a következőket vettük figyelembe:

- a hitelezés feltételei azonosak (vagy kedvezőbbek) lennének az idegenforgalom fejlesztéséhez nyújtott osztrák hitelével;
- a korábbi konkrét megállapodások tapasztalatait (például az osztrák hitelből megvalósuló szállodaépítéssel kapcsolatos ártárgyalások eredményeit) figyelembe véve, az importmunkáknál a hazai árakhoz viszonyítva 33%-os többletköltséggel számoltunk. A Pénzügyminisztérium a többletköltség mértékét magasnak tartja;
- az egyes létesítmények munkálataiból a külföldi kivitelező kb. 70%-os arányban részesedjék, kb. 30%-os arányú, alvállalkozásban végzett hazai közreműködés mellett, ami exporttevékenységként is értelmezhető;
- a kivitelező általában a saját anyagait építené be, míg az építési tömegáru (kő, homok stb.) a nagyobb szállítási költség miatt kivételt képezne az importkötelezettség alól;
- a fejlesztési költség-előirányzatnál az importanyagok bekerülési árát figyelembe véve átlagosan 25%-os vámköltséggel számoltunk, de elvégeztük a számításokat a vámok elengedését is feltételezve. A Külkereskedelmi Minisztérium véleménye szerint a fejlesztési költségeket vámmal növelve kell számításba venni;
- valamennyi változatnál azzal számoltunk, hogy az eredetileg a 7. vagy a 8. ötéves tervidőszakra előirányzott fejlesztések megvalósításának előrehozatala ne terhelje a szállítás és hírközlés 6. ötéves tervidőszakra előirányozható beruházási kereteit, hanem – mivel a hitel felvételével új forrás keletkezik – az növelje az ágazat beruházási lehetőségét.

Az Országos Tervhivatal nem ért egyet a javaslattal. Véleménye szerint a hitelből megvalósuló beruházásokat is csak a 6. ötéves tervben [az] ágazat rendelkezésére bocsátandó fejlesztési kereten belül lehet végrehajtani, és a hitel igénybevételével csak akkor számolhatunk, ha a devizamegtérülés is biztosítható. A Külkereskedelmi Minisztérium és a Magyar Nemzeti Bank ebben a kérdésben az OT véleményével egyezően foglalt állást.

A 6. ötéves terv keretei terhére javasolt megoldás a gyakorlatban azt jelentené, hogy a közlekedésben létrejött feszültségek figyelembevételével kialakított sorrendiségen kellene változtatni. Egyben már időszerűvé vált fejlesztések egy részét el kellene halasztani a későbbi években esedékes fejlesztések előbbre hozatala érdekében. Amennyiben az 1986–2000 között visszafizetendő hitel összege már 1981–1985 közötti időszakra juttatott keretekből elvonásra kerülne, a hitel a közlekedés és hírközlés számára teljesen elveszítené jelentőségét.

A Pénzügyminisztérium véleménye szerint a hitelkonstrukció keretében megvalósuló fejlesztések helyet kell hogy kapjanak a népgazdasági tervben, de figyelembe kell venni, hogy a hitelből megvalósuló beruházás ahhoz kötött, pótlólagos forrás bevonására ad lehetőséget. Ezért – a PM véleménye szerint – a szállítási és hírközlési ágazat beruházási lehetőségeinek bővítésére is módot kell találni.

A Győr–Hegyeshalom közötti vasútvonal korszerűsítése

A vasúti közlekedés fejlesztésére a 6. ötéves tervidőszakban előirányozható összegnek mintegy 55-60%-át hálózatfejlesztésre, 25-30%-át járműbeszerzésre és kb. 15%-át egyéb vállalati beruházásokra tervezzük fordítani.

A vasúti hálózat fejlesztését szolgáló mintegy 26 Mrd Ft összegű előirányzatból

- 1800 km pályakorszerűsítést, vonalvillamosítást;
- 640 km távközlő- és biztosítóberendezés-fejlesztést és
- 18-20 vasútállomás, csomópont korszerűsítését vettük tervbe.

A vasúthálózat fejlesztése keretében a terv szerint Budapest–Hegyeshalom között 133 km-es vonalszakasz (a vasúti törzshálózat mintegy 4%-ának) korszerűsítése, 1,3 Mrd Ft költség-előirányzattal valósul meg. Ez az előirányzat csak a pályakorszerűsítést tartalmazza, abban az állomások, csomópontok, rendező pályaudvarok fejlesztésére ugyanis a 6. ötéves tervben az egész vasúthálózaton csak 7,2 Mrd Ft-ot tudunk fordítani. Ebből az összegből 6,4 Mrd Ft 16 állomás, csomópont, határállomás (köztük pl. Záhony, Bp. Kelenföldi pu., Bp. Nyugati pu., Debrecen, Siófok, Murakeresztúr, Gyékényes) folyamatban levő korszerűsítésének 1985-ig való befejezését szolgálja. A fennmaradó mintegy 800 M Ft-ból néhány csomópont (pl. Bp. Ferencváros, Rákospalota–Újpest) halaszthatatlanul indokolt korszerűsítésének a megkezdése szükséges.

A Budapest–Hegyeshalom közötti vasútvonal teljes korszerűsítésének folyamatos végrehajtása a vasúti közlekedés hosszú távú fejlesztési koncepciójában szerepel. A kivitelezési munkálatok befejezése a pénzügyi eszközök, valamint az anyagi-műszaki lehetőségek figyelembevételével 1995-re volt előirányozható.

A fejlesztés ütemének meggyorsítása és a kivitelezés befejezésének több évvel való előrehozatala osztrák hitel és külföldi kivitelezői kapacitás igénybevételével lehetséges lenne. Ennek feltételeit és hatását az egész vonal (Budapest–Hegyeshalom) viszonylatában vizsgáltuk, figyelembe véve, hogy milyen munkálatok előrehozatala segítené leginkább a vasúti forgalom meggyorsítását, a vonal kapacitásának hatékonyabb kihasználását.

Az NGKD határozatában szereplő Győr–Hegyeshalom közötti vasútvonal korszerűsítése a vasút tervében 1985. évi befejezéssel került előirányzásra. Közös kivitelezés esetén a befejezési határidő legfeljebb 1983-ra lenne előrehozható. A vonalszakasz korszerűsítéséhez egyébként a hazai építőkapacitás rendelkezésre áll. A rekonstrukció szempontjából ezért ennek a megoldásnak nem lenne gyakorlati jelentősége. A MÁV tárgyalásokat folytat az osztrák Plasser és Thaurer céggel a gyorsfektető vágányépítő szerelvény igénybevételéről – korábbihoz hasonló – gépbérleti megállapodás alapján. Mindezekre tekintettel a pályarekonstrukciónak osztrák hitel igénybevétele melletti megvalósítását nem tartjuk célszerűnek.

Az osztrák hitelkonstrukciónak a forgalom szempontjából is legkedvezőbb felhasználása Komárom és Hegyeshalom rendező pályaudvarok építésénél lenne lehetséges. A hitel igénybevételével e két rendező pályaudvar kiépítése 1984-ig megvalósítható és a vonal teljes rekonstrukciója is kb. 4 évvel korábban befejezhető lenne. A hitel visszafizetése 1988–1999 között történnék.

A két rendező pályaudvar építéséhez számításba vett osztrák kivitelezésű munka ellenértéke hazai prognosztizált áron 2,4 milliárd Ft, a magasabb importárakkal számolva pedig 3,2 milliárd Ft lenne, amelyhez 90 millió dollárnak megfelelő összegű hitel igénybevétele szükséges.

A hitel, valamint a vele járó kamat és egyéb költségek a MÁV fejlesztési alapját, illetőleg önköltségét összesen 6,8 milliárd Ft-tal (vámmentesség esetén 6,4 milliárd Ft-tal) terhelné. Az osztrák hitelező részére visszafizetendő összeg a kamatokkal együtt 6,1 milliárd Ft, illetőleg 174 millió dollár lenne.

A vasúti rendező pályaudvarok korszerűsítése az egész hálózat teherforgalmára kedvező hatást gyakorolna. A jelenlegi kocsiforduló-időből legnagyobb részt képvisel a rendező pályaudvari tartózkodás. Ennek csökkentése lehetővé tenné a kocsiforduló-idő mérséklését és a meglevő kocsiparkkal nagyobb szállítási feladatok elvégzését.

A két dunántúli rendező pályaudvar egyidejű – és az eredeti tervekhez képest lényegesen korábbi – megépítése kedvezően érintené a vasúti tranzitforgalom alakulását is, hozzájárulna a hazai tranzitútvonalak jobb hasznosításához. A korszerűsített rendező pályaudvarok nagyban segítenék a túlzsúfolt, tartós munkaerőhiánnyal küzdő budapesti rendező pályaudvarok tehermentesítését is.

A Budapest–Hegyeshalom közötti vasútvonalon levő két nagy rendező pályaudvar rekonstrukciójának előrehozatalát a vasút saját erőből megoldani nem tudná, mivel ahhoz pl. a 6. ötéves tervidőszakban az állomásfejlesztésekre előirányozható teljes összeg kb. 50%-ára lenne szükség. Ezzel a már folyamatban levő korszerűsítések befejezése válna lehetetlenné.

A Győr–Hegyeshalom közötti autópálya építése

Az osztrák közreműködéssel való autópálya-építés lehetőségének vizsgálata során megállapítottuk, hogy az NGKB határozatában[1] szereplő változat nincs összhangban az országos közúthálózat 1990-ig szóló hosszú távú fejlesztési koncepciójával. Ebben az időszakban ugyanis a forgalmi igények a Győr–Hegyeshalom közötti útszakasz autópályaként való megépítését még nem indokolják. A gyorsított megvalósítással ezért egy 1990 után, az ezredforduló táján esedékes munkát hoznánk előre, és annak meghitelezése mellett is a törlesztést már el kellene kezdeni egy olyan időszakban, amikor a jelzett munkánál sürgősebb és fontosabb fejlesztési célok még nem kerültek megvalósításra.

Az osztrák közreműködésnek az autópálya-építéshez való igénybevétele egyébként olyan útépítő kapacitást váltana ki, amelynél a hazai felkészültség is várhatóan meghaladja a rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségeket. Az említett okokra tekintettel nem tartjuk célszerűnek a Győr–Hegyeshalom közötti autópálya osztrák hitel igénybevételével való megépítését.

Az osztrák közreműködés és hitelnyújtási lehetőség hatékony felhasználása érdekében a teljes nyugat-kelet-déli irány (Hegyeshalom–Győr–Budapest–Kecskemét–Szeged) útvonalát a forgalmi telítettség szempontjából vizsgáltuk. A felmérések szerint ennek a tranzitforgalom szempontjából is nagy jelentőségű útvonalnak a legszűkebb keresztmetszetét jelenleg a Budapesten átvezető szakasz képezi.

1 A 20019/1978. (november 1.) NGKB sz. határozatról van szó.

Az autópálya-építési program, valamint a főváros fejlesztési elgondolásai szerint a Budapesten átvezető főforgalmi út (amelynek nyomvonala az Osztapenko-csomóponttól a Kelenföld–Ferencváros közötti vasútvonal mentén a Hungária krt.–Gyáli út–Nagykőrösi út vonalán érné el az M5 autópályát) és a vele kapcsolatos Lágymányosi Duna-híd építése a 6. ötéves tervidőszak végén kezdődnék, a teljes megvalósításra a 7., ill. a 8. ötéves tervidőszakban kerülne sor.

A jelzett beruházás kivitelezése az osztrák hitel igénybevételével számottevően, kb. 5 évvel meggyorsítható és a 7. ötéves tervidőszakban teljes egészében befejezhető lenne. Az összes fejlesztésből a főváros által a 6. és 7. ötéves tervidőszakban megvalósítandó 2,8 milliárd Ft összegű beruházás mellett osztrák közreműködéssel 2,5 milliárd Ft értékű munka lenne elvégezhető, amely a magasabb importárakkal számolva 3,3 milliárd Ft-ot tenne ki. Ehhez 93 millió dollárnak megfelelő összegű hitelt lenne szükséges felvenni. Osztrák közreműködéssel a Duna-híd és több közúti felüljáró építése valósulna meg.

Az osztrák hitel felvételével járó egyéb terhek, valamint a hitel és az esedékes kamatok törlesztése a főváros rendelkezésére álló fejlesztési kereteket (az 1989–2000. évek közötti időszakban) 7,2 milliárd Ft-tal, vámmentesség esetén 6,8 milliárd Ft-tal terhelné. Az osztrák hitelező részére visszafizetendő összeg pedig 6,4 milliárd Ft, vagyis 180 millió dollár lenne.

A tervezett út- és hídépítés ráfordításainak megtérülése sem forintban, sem devizában nem mutatható ki. Megvalósításának előnye, hogy a tranzitútvonal legszűkebb keresztmetszetét jelentő forgalmi feszültség az eredeti programhoz viszonyítva 5–6 évvel előbb feloldható lenne. Az elbírálás szempontjából kedvező, hogy az út- és hídépítési kapacitás növelése Budapest térségében a legindokoltabb.

A beruházás jelentőségét növelné, hogy az M1–M7 autópályák és az 5-ös számú főforgalmi út között igen jelentős kamion- és egyéb teherforgalmat lebonyolító jelenlegi átkelési szakasz a főváros intenzív városias beépítésű területein halad keresztül. A meglevő útvonal kapacitása már nem bővíthető, így az új összekötő szakasz megépítése nélkül a forgalmi nehézségek tovább fokozódnának.

A két javaslat összevetése alapján arra a következtetésre jutottunk, hogy a gazdaságossági és megtérülési lehetőségekre, valamint a megvalósításhoz szükséges hitel nagyságára is tekintettel a továbbiakban csak a két vasúti rendező pályaudvar korszerűsítéséhez szükséges hitel megszerzése érdekében lenne célszerű tárgyalásokat folytatni.

Határozati javaslat

A Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága

1. tudomásul veszi a közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztésében foglaltakat;

2. egyetért azzal, hogy a jelentésben felsorolt objektumok közül – a népgazdaság teherbíró képességének figyelembevételével – a hegyeshalmi és komáromi

vasúti rendező pályaudvarok kivitelezésének meggyorsításához kerüljön sor hitelfelvételre;

3. felkéri a pénzügyminisztert, hogy a hitel felvételének lehetőségéről és feltételeiről folytasson tárgyalásokat az osztrák pénzügyminiszterrel;

4. szükségesnek tartja, hogy a létesítmény megvalósítására osztrák és más külföldi építőipari vállalatok versenyeztetése céljából nemzetközi pályázat kerüljön kiírásra.

Urbán Lajos
államtitkár

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium előterjesztése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére a Budapest–Győr–Hegyeshalom vasútvonal korszerűsítésével és az autópálya fejlesztésével kapcsolatos nemzetközi együttműködés tárgyában, 1979. július 26. MOL XIX–A–90–a 1979. szeptember 7. 72. doboz. Szigorúan titkos, készült 2 eredeti és 50 fénymásolt példányban. 44. sz. példány, 9 gépelt oldal.

Egyetért: ÉVM (Jantner Antal et.), KM (Szarka Károly et.). Észrevétellel egyetért: KkM (Káplár József et.), PM (dr. Vincze Imre et.). Nem ért egyet: OT (dr. Doró György et.), MNB (dr. Tallós György et.)

62

A FERIHEGYI REPÜLŐTÉR BŐVÍTÉSE KÜLFÖLDI HITELBŐL

1980. április 15.

A Ferihegyi repülőtér 2. terminálja 1985 őszén nyílt meg a légi forgalom előtt. A repülőtér szolgáltatásainak korszerűsítése, kapacitásainak bővítése az 1970-es évek második felétől napirenden volt. Az Állami Tervbizottság 1976. május 6-án (5022/1976. sz. határozat) fogadta el a repülőtér és repülésirányítás (3,7 km hosszú új fel- és leszállópálya, a meglévő pálya rekonstrukciója, hangár, az egész országra kiterjedő légtér-irányítási rendszer, kiegészítő létesítmények), valamint a kormányrepülő-bázis beruházásának 1990-ig történő fejlesztési céljairól szóló előterjesztést. A tervbizottság határozata értelmében ki kellett vizsgálni, hogy a beruházás hogyan fog hatni Budapest egészének fejlődésére, milyen környezeti ártalmakat, illetve és milyen fejlesztési korlátozásokat okoz. Az erről szóló jelentés nem került elő. A beruházás helyzetét 1978-ban a KNEB megvizsgálta, s ennek során kiderült, hogy a Ferihegyi repülőtér fejlesztésénél nem tartják be az országos építésügyi szabályzat előírásait. 1980. május 29-én az Állami Tervbizottság 5013/1980. sz. határozata módosította a Ferihegyi repülőtér és repülésirányítás első ütemének költség-előirányzatát és tervezett befejezési határidejét, ennek értelmében a nagyberuházás fejlesztési költsége összesen 6,479 milliárd Ft.

Az új forgalmi épületről szóló döntést a bizottság 1982. február 4-én hozta meg. Ennek értelmében 1983–1985 között évi 1,7–1,8 millió utas ellátását szolgáló új forgalmi épületrészt és további járulékos létesítményeket kell építeni. A beruházás finanszírozását nagyobbrészt külföldi hitel bevonásával lehet előirányozni, a kivitelezést pedig a szükséges mértékig külföldi vállalkozásba adni.

A Közlekedési Minisztérium emlékeztetője

Emlékeztető a Ferihegyi repülőtér új forgalmi épülete külföldi hitelből történő megvalósítási lehetőségének vizsgálata tárgyában 1980. április 14-én tartott megbeszélésről. A megbeszélést a Magyar Nemzeti Bank helyiségében Pulai Miklós elvtárs vezette. Részt vettek: Pullai Árpád, Madarasi Attila, dr. Tallós György, dr. Mészáros Kálmán, Horváth Sándor.

1. Pullai Árpád miniszter elvtárs ismertette, hogy a megbeszélés célja dr. Szekér Gyula miniszterelnök-helyettes elvtárs vezetésével március 14-én tartott megbeszélés alapján – amelynek emlékeztetője a jelenlevők előtt ismert – a Ferihegyi repülőtér új forgalmi épületének külföldi hitel igénybevételével történő megvalósítási lehetőségének áttekintése. Kiemelte, hogy – az erre vonatkozó átiratban foglaltak szerint – a repülőtér fejlesztésének következő döntő kérdése az új forgalmi épület megvalósítása, amelynek optimális megoldása most 4 millió utas/év kapacitású épület kiépítése esetleges későbbi bővíthetőség mellett. Ismertette, hogy az Országos Tervhivatal a hitel igénybevétele ügyében korábbi nemleges álláspontját módosította. Az elemzések arra vezettek, hogy a népgazdaság jelenlegi helyzete mellett is, a szükséges épület külföldi közreműködéssel

történő megvalósítása a legcélszerűbb. Az épület elmaradása esetén a repülőtér forgalmát korlátozni kellene, ami egyrészt indokolatlan a nemzetközi helyzet alapján, másrészt hátrányos a népgazdaságra is. Rámutatott arra, hogy a folyamatban lévő fejlesztések (pályaépítés stb.) után nemcsak a Malév, hanem a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság bevételei is növelhetők a magasabb színvonalú szolgáltatások következtében.

Ismertette, hogy az elhatározás szerint a nagyberuházás I. ütemének módosítására vonatkozó előterjesztés mellett tájékoztató jelentést nyújt be az Állami Tervbizottságnak a repülőtér további fejlesztésének koncepciójáról. Dr. Szekér elvtárs megbízása szerint ezt a társszervekkel megbeszélve kívánja elkészíteni.

2. Pulai Miklós elvtárs ismertette, hogy a szükséges előzetes információkkal rendelkeznek, beleértve a Moszkva-Seremetyevo repülőtér nyugatnémet hitellel és kivitelezéssel történő megépítésével kapcsolatos, Onozó György KPM-miniszterhelyettes elvtárs tanulmányútjáról szóló emlékeztetőt is. Ismertette, hogy amennyiben a külföldi hitellel történő megvalósítás a jobb megoldás, azzal probléma nincs, tudják vállalni. A kérdés az, hogy ezt terven belül vagy felül szükséges megvalósítani.

3. Jelenlevők megvitatták a repülőtér forgalmi épülete utasátbocsátó kapacitásának növelési szükségességét. Az ilyen tárgyú prognosztizációk bizonytalanságait is figyelembe véve megállapítható, hogy a jelenlegi forgalmi épület a folyamatban levő bővítése után nyerhető mintegy 2,2 millió utas/év kapacitása elégtelen és új forgalmi épület építése indokolt. Az építés gazdaságossági és egyéb szempontjai alapján az évi 4 millió utas kiszolgálását lehetővé tevő első kiépítés az optimális.

4. A tőkés hitel lehetőségének elemzése során figyelembevételre került a népgazdaság hitelhelyzete, amelynek jellemzője, hogy a VI. ötéves tervidőszak első éveiben a korábban felvett hitelek visszafizetése fokozottan jelentkezik. Ezt követően lehetőség mutatkozik ismételt hitelek igénybevételére. Ennek alapján – amellett, hogy a szóban forgó témában a VI. ötéves tervben a visszafizetés nem kezdődne meg – kívánatos lenne a VII. ötéves tervben is a mérsékelt kezdése. Mérlegelésre kerül továbbá, hogy – a moszkvai repülőtérnél alkalmazott 10 éves hitellel szemben – 15–20 éves hitel lenne kívánatos. A szállodaépítések példája alapján a 15 éves hitel elérése számításba jöhet.

Az értekezlet többoldalúan elemezte a forgalmi épület megvalósításával elérhető bevételtöbbletet, illetve bevételelmaradás kiküszöbölését, valamint a beruházás devizagazdaságosságának kérdéseit, így az idegenforgalom reális bővítési lehetőségeit. Megemlítésre került, hogy a seremetyevói forgalmi épület devizamegtérülését 3,5 évben számolták, és a KPM eddigi számításai is hasonló nagyságrendet mutatnak. Madarasi elvtárs kérte, hogy a megtérülési számításokat a KPM pontosítsa és munkatársaival konzultáljanak.

5. A hitelreláció tekintetében felmerült osztrák forrás mérlegelése. Emellett az eddigi pozitív tapasztalatok szólnak. A légügyi szakismeretek szerint osztrák cégek forgalmi épület külföldi építésében nem vettek részt, és a seremetyevói repülőtérre sem nyújtottak be pályázatot. A KPM vizsgálni fogja osztrák cégek e tárgyú lehetőségeit. A szakmai tájékozódások ez ideig elsősorban a tervezett munkákban eredményes gyakorlatot felmutató nyugatnémet viszonylatban történtek.

6. Pullai Árpád miniszter elvtárs összefoglalójában ismételten rámutatott arra, hogy a folyamatban levő mintegy 6 milliárd forint értékű fejlesztést nem indokolt a további fejlesztés halasztásával befagyasztani, az épülő pályakapacitást kellőképpen nem kihasználni. Az ebből eredő kényszerű forgalmi korlátozás politikailag is hátrányos lenne. A megbeszélésen egyetértés alakult ki abban, hogy a hitel felvételének megvan a lehetősége. Megfelelő súlyozással ezt terven belül célszerű biztosítani. A hitel minél hosszabb visszafizetési időtartamára és a visszafizetés minél későbbi kezdésére kívánatos törekedni. Az Állami Tervbizottságnak benyújtandó tájékoztató jelentésben a legfontosabb kérdéseket kívánja exponálni. Az ÁTB döntése szükséges a tényleges tárgyalások megindítására felhatalmazásra, és a külföld felé a lépések ilyen döntés után lennének megteendők.

7. Veress Péter külkereskedelmi miniszter elvtárs átiratban közölte egyetértését azzal, hogy hazai és szocialista lehetőségek hiányában a forgalmi épület építését célzó tájékozódó megbeszélésekre – a KPM-vállalatok bevonásával – tőkés cégekkel sor kerüljön. Kifejezte, hogy amennyiben döntés születik a beruházás külföldi erőből történő megvalósítására, a KPM messzemenő segítséget fog nyújtani.

A közlekedési miniszter által készíttetett emlékeztető a Ferihegyi repülőtér új forgalmi épületének külföldi hitelből történő megvalósításáról, 1980. április 15. MOL XIX–H–1–rr 1. 40. doboz. Négy gépelt oldal, aláírás nélkül.

Válságjelenségek
1980–1989

63

LAKOSSÁGI TILTAKOZÁSOK VASÚTVONALAK BEZÁRÁSA ELLEN

1980. június 12.

A kis forgalmú vasútvonalak tervezett bezárása elleni lakossági tiltakozások az MSZMP Központi Bizottságához, a Minisztertanács elnökéhez stb. írt levelekben is artikulálódtak. (MOL XIX–H–rr 1. 40. doboz.) Sátoraljaújhely 1960-ban készített általános rendezési terve feltárta a kisvasút nyomvezetésében rejlő városrendezési, forgalmi és baleseti veszélyeket. A bodrogközi kisvasút problémáját 1968-ban vetette fel először a megyei pártbizottság a KPM-nek: a Sátoraljaújhely belterületén húzódó kisvasúti pályát helyezzék át a város főutcájáról. A KPM megígérte, hogy 1972-ig a pálya áthelyezését megoldja. 1971-ben a MÁV értesítette a várost, hogy a vonal áthelyezését – a beruházási korlátozások miatt – nem tudja végrehajtani. Ekkor merült fel a kisvasút megszüntetésének ötlete, mint olyan megoldás, amely kielégítené Sátoraljaújhely kívánságát. 1972 októberében Terényi Józsefné, a város országgyűlési képviselője felkereste Csanádi Györgyöt, és ismételten kérte a kisvasút kihelyezését. Csanádi elrendelte a kisvasút részletes területi vizsgálatát. A vizsgálat eredménye az lett, hogy a bodrogközi kisvasút mintegy 36 km-es szakaszán a felújítás 1976-ban esedékes. A vonal járműparkja kifogástalan állapotú volt. Sárospatak és Sátoraljaújhely között irányonként napi 600, Sátoraljaújhely és Füzérkomlós között pedig napi 2300–2500 utast szállítottak. A vonal éves áruforgalma 130 ezer tonna volt. A területi vizsgálat megállapította, hogy „a vonalszakasz jelenleg minimális [...] ráfizetéssel üzemel". (MOL XIX–H–1–pp 2. 66. doboz, 360823/1973.) A bodrogközi kisvasút (107 km) bezárása tehát még nem szerepelt az 1968-as közlekedéspolitikai koncepcióhoz készített konkrét programban, azt a 37. sz. út sátoraljaújhelyi átvezető szakaszának átépítése miatt számolták fel. Mivel a bodrogközi kisvasút kérdésével összefüggött a balsai Tisza-híd újjáépítésének problémája – ez pedig már a nyírvidéki kisvasutat (67 km) is érintette –, így ez a kisvasút is bekerült a felszámolásra váró vasútvonalak közé.

Az őrségi, Zalalövő és Bajánsenye közötti vasútvonal bezárásának ügye még 1980 őszén is napirenden volt. 1980 októberében Pullai Árpád Borbándi János miniszterelnök-helyettes számára jelentést kényszerült adni, mert „Lázár György miniszterelnök elvtárs részére Vas megyéből elszármazott értelmiségiek – feltehetően Moldova György író szervezésében – azt kérték, hogy még egyszer vizsgálják felül az illetékesek a Zalalövő–Bajánsenye közötti vasútvonal megszüntetésével kapcsolatos döntésüket. [...] 1977-ben 784 utas vette igénybe naponta a vasutat, 1979-ben már csak 446. A folyamatosan csökkenő utasszám 1979-ben a személyszállító vonatok ülőhely-kapacitásának kihasználtságát maximum 30%-ban vette csak igénybe. Megjegyzem, hogy a zalalövő–bajánsenyei vasútvonalon fekvő vasúti állomások (Zalalövő, Felsőjánosfa, Pankasz, Nagyrákos, Őriszentpéter és Bajánsenye) vonzáskörébe 13 kis település tartozik. A településeken összesen 7298 fő él, és az itt élőknek alig 7%-a veszi igénybe a vasúti szolgáltatásokat. Az áruforgalom 1977-ben 88 tonna volt naponta, amely 1979-re több mint 20%-kal tovább csökkent. A vasútvonalon naponta 5 személyvonat, 1 vegyes vonat és 1 tehervonat közlekedik, és e forgalom lebonyolításához 17 vasutas dolgozó munkájára van szükség. [...] A vasútvonal megszün-

tetésével kapcsolatos újabb vizsgálatot igénylők utalnak a Népszabadság 1980. IV. 27-ei cikkére, amelyben a cikkíró szerint a gazdaságossági számítások »manipulálták«, és tartalmilag nem összehasonlíthatók a vasúti és közúti költségek. Egyértelműen jelenthetem Borbándi elvtársnak, hogy ezeket a számítási módszereket fokozatosan javítottuk és a legjobb közlekedési és közgazdasági szakembereink állították össze. Az eddigi általános módszerek alapján végzett számításokat valamennyi tanács és illetékes minisztérium elfogadta. Az elmúlt 10 év gazdasági eredményei a számításaink helyességét igazolták, amelyet a Minisztertanács 1978-ban tudomásul vett, és megerősítette a gazdaságtalanul üzemelő vasútvonalak további felszámolásának szükségességét." (MOL XIX–H–1–rr 40. doboz.)

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium államtitkárának levele az MSZMP ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályához

Kedves Bonifert Elvtárs!

A bodrogközi kisvasút, valamint az őrségi vasút ügyében az MSZMP KB-hoz írt levelekkel kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatlak.

A minisztérium vezetése ismételten megvizsgálta a gyenge forgalmú vasútvonalak közútra terelésének kérdéseit. Ennek során különösen nagy figyelmet szenteltünk a fenti két vasútvonal ügyére. Mivel mi is úgy láttuk, hogy a május 31-i tervezett megszüntetés politikailag a közvélemény felé – amelyet a levelek is bizonyítanak – nincs megfelelően előkészítve, továbbá a megváltozott gazdasági körülmények a közlekedés vezetésének az álláspontját is befolyásolhatják, ezért a forgalomátterelés végrehajtását felfüggesztettük.

A koordinálóbizottság előterjesztést tett a még hátralévő gyenge forgalmú vasútvonalak megszüntetésére vonatkozóan a miniszteri értekezlet számára. A jelenleg érvényben lévő párt- és kormányhatározatokat és a miniszteri értekezlet határozatait figyelembe véve úgy döntöttünk, hogy a szóban forgó mindkét vasútnál, továbbá a még hátralévő és gazdaságtalanul üzemelő vasútvonalak felszámolásának ügyében ismételt vizsgálatot kell tartani. Ennek során alapvető szempont, hogy a népgazdasági érdeket összhangba hozzuk a helyi lakossági érdekekkel. Természetesen ott, ahol már jelenleg párhuzamos közlekedés alakult ki – úgy, hogy a vasút megszüntetésével kapcsolatban a közúti létesítmények elkészültek, és a járművek rendelkezésre állnak –, ott a megszüntetést végre kell hajtani. A bodrogközi kisvasút ügyében helyszíni tárgyalást folytattam Borsod megye párt és tanácsi vezetőivel, valamint az érdekelt helyi szervek vezetőivel. Egyöntetűen megállapítottuk, hogy a közlekedési tárca az átterelés időarányos előfeltételeit megteremtette, [de] a lakosság nem megfelelő hangulata miatt az átterelést jelen időszakban nem lenne célszerű végrehajtani. Ezt a megállapítást a magunk részéről elfogadtuk.

A Sátoraljaújhely–Sárospatak közötti vonalrész megszüntetését az elkövetkezendő időben végre kívánjuk hajtani, míg a hegyközségi rész az ismételt vizsgálatok eredményéig továbbra is üzemben marad.[1]

1 Az említett hegyközségi szakaszt (Sátoraljaújhely–Füzérkomlós közötti pálya) a Sárospatak–Sátoraljaújhely közötti résszel egy időben, 1980. november 29-én zárták be.

Ugyanez vonatkozik az őrségi vasútra is. A vizsgálatok eredményei alapján a döntés meghozatala előtt a lakosság tájékoztatása céljából széles körű nyilvánosságot kívánunk biztosítani. Ezért miniszter elvtárssal együtt közös sajtótájékoztató megtartását tervezzük.

Kérem Bonifert elvtárs segítségét is ahhoz, hogy a helyi szervek által végzett felvilágosító és meggyőző munka a gazdaságtalanság megszüntetése érdekében következetesebb legyen, tekintettel arra, hogy a helyszíni tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az illetékes szervek részéről a lakosság felkészítése nem a legmegfelelőbb volt. Minden egyes olyan intézkedésről, amelyek befolyásolják a további döntéseket, időben és minden részletre kiterjedően a tárca vezetésétől az IMKO felé a szükséges tájékoztatást megadjuk.

Elvtársi üdvözlettel: Urbán Lajos

A KPM államtitkárának levele az MSZMP ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályának osztályvezető-helyetteséhez, 1980. június 12. MOL XIX–H–rr 1. 40. doboz. Másolat, két gépelt oldal.

64

A KÖVETKEZMÉNYEKÉRT A FELELŐSSÉGET A KÖZLEKEDÉSI TÁRCA NEM VISELHETI

1980. szeptember 25–október 6.

A közlekedési beruházások visszafogását 1980-ban az állam azzal indokolta, hogy az eladósodás miatti szűkös forrásokat inkább az exportot növelő és a külgazdasági egyensúlyt javító ágazatokba kell csoportosítani. Az alábbi, tipikus lobbizó, nyomásgyakorló levelek nem érték el céljukat.

A) A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium autóközlekedési főosztályának jelentése

1980. szeptember 25.

Miniszterhelyettes elvtársnak az amortizáció elvonásának közúti közlekedésre nézve várható főbb kihatásait az alábbiakban jelentem.

1. Az elmúlt években végrehajtott járműrekonstrukció következtében olyan járműgazdálkodási rendszer alakult ki, ami megszüntette a rendkívüli élő- és holtmunka-ráfordítások szükségességét. Így az autóbusz- és tehergépkocsi-felújítás megszűnt, aminek következtében mintegy 5000 fő munkaerő felszabadult, a fajlagos anyag-, alkatrész-felhasználás több mint 700–800 millió forinttal csökkent. Felszabadult 2,5 Mrd Ft értéket meghaladó nagyjavító-kapacitás, ami a haszonjárművek fenntartására vált felhasználhatóvá, így jelentős beruházások elkerülhetők lettek.

2. A Minisztertanács fentiekkel kapcsolatos határozatát az alábbiakban idézzük:

A Minisztertanács 2019/1978. (VI. 21.) számú határozata a tehergépjármű-állomány folyamatos rekonstrukciójáról

1. A Minisztertanács

- tudomásul veszi a tehergépjármű-állomány folyamatos szinten tartásáról szóló előterjesztést;
- egyetért azzal, hogy az 5. ötéves tervidőszakra a tehergépjármű-állomány szinten tartása érdekében új amortizációs normák és selejtezési irányelvek kerüljenek kiadásra, és a többletteljesítmény útján képződő többletforrás a fuvarozó vállalatoknál a tehergépjármű-állomány pótlására legyen felhasználható.

2. A Minisztertanács a 6. ötéves tervidőszakra szükségesnek tartja, hogy a gazdálkodási szabályozórendszerben olyan megoldásokat alakítsanak ki, amelyek biztosítják a rekonstrukció által elért műszaki és gazdasági színvonal fenntartását.

Felelős: az Országos Tervhivatal elnöke, pénzügyminiszter, közlekedés- és postaügyi miniszter

Határidő: a 6. ötéves terv kidolgozása keretében

Aczél György s. k.
a Minisztertanács elnökhelyettese

3. A 6. ötéves tervidőszakra közúti fuvarozó vállalatok részére számításba vett 21 Mrd Ft-os beruházási keret eleve azzal jár, hogy a 2019/1978. NT számú határozatban foglaltak nem kerülnek betartásra, az állomány műszaki színvonala és üzemeltetésének gazdaságossága nagymértékben romlik, tehát a pótláshoz szükséges forráshiány miatt az elfogadhatónál nagyobb mértékben kerül „felélés"-re a járműállomány. Az 5. ötéves terv pénzügyi konstrukciója az amortizáción és a nyereségági fejlesztési alapon túl számtalan egyéb forrást alkalmazott (pl. átvezetés, állami támogatás stb.), ami a 6. ötéves tervidőszakban nem áll rendelkezésre. A 6. ötéves tervidőszakban a 4. és 5. ötéves tervidőszak gyakorlata alapján a ténylegesen bekövetkező árnövekedések várhatóan meghaladják az előirányzott népgazdasági árindexeket, így az egységnyi kapacitás beszerzése jelentős többletforrásokat igényel. Egy tonna amortizálódott kapacitás csupán 0,7 tonna kapacitáspótlást biztosít.

4. Az amortizáció 20%-os elvonása következtében a szervezett közúti közlekedés saját forrásai több mint 6 Mrd Ft-tal csökkennek, mivel az elvonásra kerülő 3,6 Mrd Ft amortizáción túlmenően „0"-án túli futtatás miatti amortizációkiesés és nyereségági F alapcsökkenés is bekövetkezik.

5. Előbbiekből következően a hitelszükséglet lényegesen megnőne. A hiteligény a feladatellátáshoz 6,4 Mrd Ft lenne, és az 1980. évi záró hitelállomány több mint másfélszeresére, 1,3 Mrd Ft-tal emelkedne. Megjegyezzük, hogy ez ellentétben állna az ÁTB 5013/1979. (V. 2.) számú határozata 5. pontjában foglaltakkal, létrejönne egy rulírozó hitelrendszer, továbbá a hitelnek lényegében abszolút többsége pótlási célokat szolgálna.

6. A szakma a 15–18%-os teljesítménynövekedést lényegében azonos járműállománnyal realizálja a 6. ötéves tervidőszakban, ami jelentős eszközkihasználást és hatékonyságnövekedést követel meg.

Az amortizáció elvonása következtében kialakuló helyzetben a rendelkezésre álló járműállománnyal – a műszaki színvonal tartása mellett – a társadalmilag szükséges szállítási feladatok ellátása veszélyeztetettnek látszik. A személyszállítást lebonyolító autóbusz-közlekedésnek az 5. ötéves tervben elért 30,6%-os teljesítmény-növekedésével szemben eredetileg előirányzott 15%-os növekedése helyett visszaesés következik be. Az 1985. évi személyszállítási teljesítmény az 1980. évinek 92%-ra csökken. Ez azt jelenti, hogy az évi 29 millió járatból 6 millió járat kiesik, ami napi 1,2 millió utas munkába járását akadályozná meg. Ilyen volumenű és adottságú feladat ellátására megítélésünk szerint más ágazat nem képes. Áruszállítás tekintetében a felmerülő kapacitáshiány a szállítási igények kielégítetlenségét idézi elő. Csupán a Volán Tröszt vonatkozásában 60 millió tonnát meghaladó árutömeg elszállítása válna lehetetlenné. Különösen élesen je-

lentkezne a hiányzó kapacitás az őszi csúcsforgalom idején, amikor a mezőgazdasági termékeket kell a lehető legrövidebb idő alatt a rendeltetési helyükre juttatni. Ennek elmaradása felmérhetetlen népgazdasági szintű károkat okozna.

Az amortizáció elvonásának a jármű-üzemeltetésre, az autóbusz-közlekedésre és az áruszállításra gyakorolt főbb kihatásai a következők:

- Vissza kellene térni a régi típusú, felújításos rendszeren alapuló járműgazdálkodásra, ami a szükséges nagyjavítások, felújítások elvégzéséhez több ezer fő igénybevételét feltételezi. Ennek munkaerőforrása nem biztosított.
- A szükséges javítóipari kapacitások előbbi rendszerhez már nem állnak rendelkezésre, így azokat csak jelentős beruházásokkal lehet megteremteni, mintegy 4-5 Mrd Ft-os ráfordítással.
- A fajlagos anyag- és alkatrész-felhasználás – aminek tekintélyes hányada csak importból biztosítható – a korábbi időszaknak megfelelően állna és az 1 Mrd Ft-ot meghaladó többletköltséget jelent éves szinten, továbbá a felújításos módszerrel egységnyi kapacitás 3-4-szer akkora ráfordítással hozható létre a magasabb alkatrészár miatt, mint új beruházásnál.
- Az eddig elért 8–10%-os javító % a felújításos konstrukció mellett 22–25%-ra növekedne, ami azt jelenti, hogy ugyanazt a feladatot mintegy 15%-kal nagyobb járműparkkal lehet ellátni. Ez 3500–4000 db többlet-tehergépjárművet és mintegy 1800–2000 db többletautóbuszt tesz szükségessé akkor, amikor az eredetileg előirányzott járműmennyiség sem kerülhet beszerzésre.
- A járműállomány műszaki színvonalának romlása következtében az előirányzott fajlagos energiacsökkentést nem tudjuk realizálni, sőt a jelenlegit mintegy 8-10%-kal meghaladó többletfelhasználás jelentkezne, ami 120–150 ezer tonna többlet üzemanyag-felhasználásnak felel meg.

Előbbiekből következik, hogy a járműállomány forgalombiztonsági szempontból is jelentősen romlik. A leírtak szerinti következményekért a felelősséget megítélésünk szerint a közlekedési tárca nem viselheti.

Kérem a jelentésben foglaltak szíves elfogadását.

Tőzsér

A KPM autóközlekedési főosztály jelentése a Klézl Róbert miniszterhelyettes részére, 1980. szeptember 25. MOL M–KS 288. f. 42. cs. 1980. 31. ő. e. Másolat, öt gépelt oldal.

B) Pullai Árpád levele Faluvégi Lajoshoz
1980. szeptember 29.

Kedves Faluvégi Elvtárs!

A 6. ötéves népgazdasági terv előkészítésével kapcsolatos számítások egyeztetése a közlekedés és hírközlés vonatkozásában befejezéséhez közeledik. Az OT illetékes vezetőivel a vitatott kérdések többségében megegyezésre jutottunk.

Két, általunk jelentősnek minősített kérdésben azonban úgy ítélem meg, hogy a döntést megelőzően személyesen is véleménycserét kellene folytatnunk. Nevezetesen abban, hogy

- a vasúti tranzitdíjszabás rendezéséből adódó többletbevételek milyen módon kerüljenek figyelembevételre a 6. ötéves tervezőmunka során, és
- vállalhatók-e a közúti közlekedésben a visszatartható amortizáció tervezett csökkentése esetén bekövetkező kedvezőtlen gazdasági és társadalmi következmények.

a) A 6. ötéves népgazdasági tervre vonatkozó számítások eddig nem vették figyelembe a vasúti tranzitdíjszabás várható emelkedésének hatását. Amint ismeretes, a kormány megbízásából ez év júniusában az MTT-re (Nemzetközi Tranzit Díjszabás) vonatkozó államközi egyezményt felmondtuk. Hasonlóan intézkedett a csehszlovák és lengyel közlekedési minisztérium is. Ennek ellenére a tarifa korszerűsítésére vonatkozó sokoldalú munkában továbbra is részt veszünk. Tapasztalataink szerint az érintett országok többsége a sokoldalú megegyezés elérésére törekszik, bár a mai napig sem alakult ki egységes vélemény az emelés mértékét illetően. Az eddigi tárgyalások során a megegyezés érdekében tett kompromisszumos javaslataink alapján a vasúti tranzitdíjszabás 1981-től mintegy 90%-kal, a továbbiakban pedig évenként kb. 5-7%-kal lenne emelhető. A bevételekre vonatkozó számításokat ennek figyelembevételével végeztük el. Előfordulhat azonban, hogy a megegyezés érdekében további kompromisszumra is szükség lesz, ezért a tervezőmunkában célszerű egyelőre az emelés mértékét mintegy 20-25%-kal alacsonyabb szinten figyelembe venni. A várható többletbevételek számításba vétele a tervezőmunkában azért is szükséges, hogy annak alapján kerüljön meghatározásra a vasúti közlekedésben képződő vállalati források, valamint a szükséges költségvetési juttatás mértéke. Megítélésünk szerint akkor járunk el helyesen, ha ebben az esetben is az érvényben lévő normatív szabályozás előírásait alkalmazzuk. Ez jelentős mértékben elősegítené a vasúti közlekedés önfinanszírozó képességének erősödését és a hatékonyabb vállalati gazdálkodás fokozottabb érvényre juttatását. A várható többletbevételek nagyságának meghatározásánál figyelembe vettük: a PPV- és az OPW-kocsibérek növekvő negatív egyenlegét, valamint a tervezett árfolyamváltozásoknak a bevételekre vonatkozó csökkentő hatását.

Mindezek alapján a 6. ötéves tervidőszak egészét tekintve a tervezett díjszabásemelés egyenlegeként mintegy 18-19 milliárd Ft összegű többlet képződésével számolhatunk. Ebben az esetben a normatív szabályozás alkalmazásával a költségvetés bevételei (a város- és községfejlesztési adó, valamint a nyereségadó befizetése címén) 9,5-10 milliárd Ft-tal emelkednek. A kötelező tartalékképzés levonása után a vasúti közlekedésben kb. 7,5 milliárd Ft összegű nyereségági fejlesztési alap képezhető. Ebből a 6. ötéves terv időszakában az 1981–1984. években a képződő rész használható fel, aminek összege mintegy 5,7 milliárd Ft-ot tesz ki. Ennek felhasználására az a javaslatunk, hogy

- 3,2 milliárd Ft-ot fordítsunk a vasúti közlekedés 6. ötéves tervszámításaiban szereplő 10,9 milliárd Ft összegű beruházási színvonal eléréséhez még hiányzó forrás fedezetére, ez esetben a fennmaradó kb. 2,5 milliárd Ft-tal

csökkenthető a vasúthálózat célcsoportos beruházásaihoz biztosított költségvetési juttatás;
- a tarifa végleges rendezését követően (ami előreláthatólag még ebben az évben megtörténik) a számítások pontosítására térjünk vissza.

Mindezek eredményeként a 6. ötéves tervidőszak végére elérhető, hogy a vasúti közlekedés összes beruházásai saját erőből lesznek fedezhetők, és fokozódik a vállalati gazdálkodás önállósága. Ezt pedig gazdaságirányítási rendszerünk egyik igen nagy eredményének lehet minősítenünk.

b) Az 1970-es évek elején a közhasználatú közúti közlekedés járműgazdálkodási rendszerének változtatásával megszüntettük az autóbuszok és tehergépkocsik felújítását. Ez az intézkedés számottevő élő- és holtmunka megtakarítását eredményezte. Ennek következtében többek között mintegy 5 ezer fő javító- és karbantartó munkát végző létszám kerülhetett átcsoportosításra az anyagi termelés más területeire, és jelentősen csökkenteni lehetett a gépjárművek javításához korábban felhasznált anyagok és alkatrészek mennyiségét. A Minisztertanácsnak 1978-ban számoltunk be a gépjárműállomány folyamatos rekonstrukciójának eddigi eredményeiről.[1] A Minisztertanács határozatában a 6. ötéves tervidőszakra szükségesnek tartotta, hogy az OT elnöke a pénzügyminiszterrel és a közlekedés- és postaügyi miniszterrel együtt „a gazdasági szabályozó rendszerben olyan megoldásokat alakítsanak ki, amelyek biztosítják a rekonstrukció által elért műszaki és gazdasági színvonal fenntartását".

Sajnálattal kell megállapítanom, hogy többirányú kezdeményezéseink ellenére a Minisztertanács határozatának idézett része nem került végrehajtásra. Ezzel összefüggésben a 6. ötéves tervezőmunka keretében a közúti közlekedésre vonatkozó számításokban eltérő állásfoglalások tükröződnek. A szállítási teljesítmények szükségesnek ítélt növekedési ütemét illetően még egyezőek a nézetek, amely szerint a személyszállításban kb. 15%-os, az áruszállításban pedig 18–20%-os teljesítménynövekedés tervezése indokolt.

A már elért műszaki színvonal megtartására a jelenleg ismert beruházási lehetőségek mellett nincs mód. Az ágazat részéről ezt tudomásul vettük és úgy ítéltük meg, hogy a közúti közlekedésben számításba vehető 21 milliárd Ft összegű beruházás mellett a műszaki színvonalban jelentkező 5-6%-os mértékű romlás a növekvő forgalom mellett is még elviselhető mértékű. Ezzel összefüggésben a teljesítmények említett növekedését romló műszaki színvonal mellett, azonos nagyságú gépjárműállománnyal érnénk el. Ennek megvalósítása jelentős szervezőmunkát igényel, viszont eredményeként a munkatermelékenység és az eszközkihasználás lényeges javulását érjük el.

A központi tervezőszervek részéről utólag javaslatként felmerült, hogy a közúti közlekedésben az amortizáció visszatartása az eddigi 100% helyett 80%-ban kerüljön meghatározásra. E javaslat ismeretében számításokat végeztünk, hogy az amortizáció visszatartásának csökkentése milyen következményekkel járna. Különösen nagy figyelmet fordítottunk a tervezett intézkedésnek a tömegközlekedésben várható hatásai vizsgálatára, mivel ezen a területen a színvonal tartását elsősorban politikai kérdésként kell kezelnünk.

1 Az 1978-as minisztertanácsi jegyzőkönyvek nem tartalmazzák a jelentést.

Az amortizáció csökkentése 3,5–4 milliárd Ft összegű forrásmegvonással és a beruházási lehetőség ilyen mértékű csökkenésével járna. Ez azt jelentené, hogy pl. az autóbusz-közlekedésben nem lehetne biztosítani a teljesítmények növekedését, és az eredeti előirányzathoz képest csak 20-22%-kal kevesebb utas elszállítása lenne megvalósítható, illetőleg ilyen mértékben növekednék az autóbuszok zsúfoltsága.

Az áruszállítások terén jelentkező kapacitáscsökkenés miatt szintén nem lenne lehetséges az igények kielégítése. Különösen élesen jelentkezne a kapacitáshiány az őszi forgalomban, amikor a mezőgazdasági termékeket a lehető legrövidebb idő alatt kell a rendeltetési helyükre eljuttatni. Ennek elmaradása előre fel nem mérhető népgazdasági károkat okozna.

Amennyiben a hiányzó beruházási források ellensúlyozására a felújítási tevékenység visszaállításával kísérelnénk meg a hiányzó kapacitás pótlását biztosítani, az nagymértékben (a jelenlegi 8-10%-ról 22-25%-ra) növelné a javítás miatti kieséseket. Ennek következtében az egyébként szükségesnél kb. 15%-kal több jármű forgalomban tartásáról kellene gondoskodni.

A felújításos rendszeren alapuló járműgazdálkodásra való visszatérés a nagyjavításokhoz több mint 2000 fő (többségében szakmunkás) munkába állítását igényelné. A szükséges javítóipari kapacitás biztosítása a gépiparban legalább 4 milliárd Ft összegű beruházást tenne szükségessé. Mindemellett a műszaki színvonal további romlása következtében a szükséges fajlagos energiacsökkenést sem tudnánk realizálni, ami a jelenlegihez képest mintegy 8-10%-kal (évente kb. 30 ezer tonnával) több energia felhasználásával járna.

Az a megoldás, hogy a kieső beruházási forrást többlethitelek felvételével pótoljuk, nem látszik elérhetőnek, és gazdaságilag sem indokolható. A hiány pótlását és azt a helyzetet figyelembe véve, hogy a közúti közlekedés gyakorlatilag jelenleg is azért kénytelen nagy összegű hiteleket felvenni, hogy a meglévő hiteleit törlessze, a tervidőszakban az alágazat részére közel 7 milliárd Ft összegű hitel nyújtására lenne szükség. A hitel teljes egészében pótlási célokat szolgálna, ami nincs összhangban a beruházási hitelnyújtás alapvető céljaival. Egyben a közúti közlekedés amúgy is magas hitelállománya a 6. ötéves tervidőszakban több mint másfélszeresére növekedne.

Összegezve azt kell leszögezni, hogy nem látható a közúti közlekedést érintően tervezett intézkedés szerepe, mivel a beruházási színvonal tervezett nagyságával eddig minden érintett szerv egyetértett. Ezért azt javasoljuk, hogy a közúti közlekedésben is tartsuk fenn a jelenlegi gyakorlatot.

Kedves Faluvégi Elvtárs!

Amint levelem elején említettem, e fontos kérdésekben személyes konzultációt tartanék szükségesnek. Javaslom, hogy erre a megbeszélésre még az ÁTB október 8-i ülése előtt kerüljön sor. Kérlek, hogy a megbeszélés időpontját ennek megfelelően szíveskedjél kijelölni.

Elvtársi üdvözlettel:
Pullai Árpád

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter levele Faluvégi Lajoshoz, a Minisztertanács elnökhelyetteséhez, az Országos Tervhivatal elnökéhez, 1980. szeptember 29. MOL M–KS 288. f. 42. cs. 1980. 31. ő. e.

C) Az MSZMP ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztálya levele Faluvégi Lajosnak 1980. október 6.

Kedves Faluvégi elvtárs!

A 6. ötéves népgazdasági terv előkészítése keretében a közeli napokban konzultációk folytak a közlekedés-hírközlés ágazat több nagyvállalatának tervkoncepciójáról. Ezeken a megbeszéléseken szerzett tapasztalatok, valamint a számítások egyeztetéséről kapott információk alapján szíves figyelmedbe ajánlom a közlekedés- és postaügyi miniszter 1980. szeptember 29-én kelt levelében foglaltakat, amelyeket tájékoztatásul osztályunknak is megküldött. A felvetett témakörökkel összefüggésben a következőket jelzem:

1. A vasúti közlekedés fejlesztéséhez fontos népgazdasági érdek fűződik, ami kifejezésre jutott a 6. ötéves tervezőmunka eddigi szakaszában is. Megnyugtató, hogy a vasúti hálózat fejlesztése, illetve az egész vasúti közlekedés megfelelő súlyt kapott az előirányzott beruházási színvonallal. A hiányzó források biztosításának reális módja lehet a nemzetközi tranzitdíjtöbblet egy része, abban a formában, ahogyan azt Pullai elvtárs javasolja. Egyetértek azzal is, hogy a vasútnál növekedjen az önfinanszírozó képesség, és a vállalat gazdálkodásának eredményességétől az eddigieknél jobban függjön a fejlesztés lehetősége. Ugyanakkor nem tartom célszerűnek a teljes önfinanszírozást, ami csak átmenetileg oldható meg. Emellett figyelembe kell venni a vasúti közlekedés infrastrukturális jellegét, a népgazdaságban betöltött szerepét is, amelyek miatt az mindenkori figyelmet kell hogy kapjon. Így a vasút teljesítőképessége, fejlettségi színvonala nem lehet teljes egészében függvénye a vállalati gazdálkodásnak. Ezért szükséges – különösen a vasúti pályánál – az állami támogatás fenntartása, amelynek nagysága a szükségletek és a népgazdasági lehetőségek szerint változhat, de mint konstrukció megmarad.

2. A közútijármű-állomány korszerűsítése, a rekonstrukció befejezése a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásának egyik jelentős eredménye. A Minisztertanács is ebből indult ki, amikor 1978-ban több átmeneti intézkedéssel lehetővé tette a tehergépkocsi-állomány szinten tartását az 5. ötéves tervidőszakra. A rekonstrukció által elért – népgazdasági szinten is kedvező – műszaki és gazdasági színvonal fenntartását, illetve a rohamos csökkenés megakadályozását az eddigiekben rögzített elképzelések alapján nem látom biztosítottnak. Politikailag fontosnak tartom, hogy a tömegközlekedés elért színvonalában romlás ne következzen be. Sőt, ahol arra mód van, az ellátás javuljon. Az áruszállítás területén pedig a szükséges kapacitások álljanak rendelkezésre. E célok elérése ma még nincs kellően megalapozva. A hatékonyság növelésére irányuló népgazdasági törekvéseket szem előtt tartva módot kellene találni arra, hogy a közúti közlekedés e tekintetben is viszonylag kedvező helyzetéből ne kelljen visszalépni. Úgy látjuk,

hogy az elhasználódott eszközök ésszerű mértéket meghaladó üzemeltetése több kárral jár, mint amennyi előnyt jelent. A hitelből történő selejtpótlás pedig a folyamatok tisztánlátását akadályozza, amellett, hogy a beruházási hitelnyújtás alapvető céljaival nincs összhangban. Kérlek, hogy a közúti közlekedés gazdasági szabályozóinak – azon belül az amortizációelvonás mértékének – meghatározásánál mindezeket vegyétek figyelembe.

Elvtársi üdvözlettel: Kovács Antal

Az MSZMP KB ipari, mezőgazdasági és közlekedési osztályának IMKO levele Faluvégi Lajos miniszterelnök-helyettes, az Országos Tervhivatal elnöke részére, 1980. október 6. MOL M–KS 288. f. 42. cs. 1980. 31. ő. e. Három gépelt oldal, eredeti példány.

65

A KÖZLEKEDÉS HOSSZÚ TÁVÚ KONCEPCIÓJA

1984. február 10.

A közlekedés hosszú távú, az ezredfordulóig szóló koncepciójának kimunkálása 1980–1981-ben kezdődött el a közlekedési tárcánál. Az Állami Tervbizottság 1982. június 16-án tárgyalta meg „A közlekedés és hírközlés hosszú távú koncepciójának főbb elgondolásai és megvalósításának feltételrendszere" című előterjesztést, és az 5018/1982. sz. határozatával kijelölte a hosszú távú tervezés alapjait. A koncepció formálódásának körülményeire rávilágít Hetényi István pénzügyminiszternek Faluvégi Lajoshoz, a Minisztertanács elnökhelyetteséhez még ugyanezen a napon kelt levele. Ebben Hetényi leírta, hogy a közlekedés és hírközlés hosszú távú fejlesztési koncepciójának tervbizottsági vitája után már jobban meg tudja fogalmazni, „mit vár el az ember egy-egy hosszú távú koncepcióról szóló ÁTB-előterjesztésről. Arra kellene törekedni, hogy ezek az előterjesztések a távlati koncepciót úgy ismertessék, ahogyan az a hosszú távú tervezés számára érdekes. Közelebbről: egyfelől azokat a megállapításokat kellene benne összefoglalni – a milliónyi mögöttes háttéranyagból –, amelyek a tervbe foglalandó mondanivalót fejezik ki, másfelől pedig ismertetni lehetne a fontosabb feltételezéseket, számszerű elgondolásokat. Amikor arról szólok, hogy a tervbe foglalandó mondanivalóra koncentráljunk, akkor arra gondolok, hogy a hosszú távú tervezésnek egyik leglényegesebb kérdése az, hogy egy általános jövőképen belül mi az, ami a tervbe illik, mi az, ami újszerű, a rövid távú politika számára szóló figyelmeztetés, mi az, ami stratégiai elhatározás stb. Itt tehát éppen azok a legfontosabb kérdések, amelyek egy rövid távú tervezési rendszerben elsikkadnak. Az, hogy egy aktuális problémát meg kell oldani, az szerepelhet a tervben, de az aktuális témákat tulajdonképpen hosszú távú terv nélkül is ismerjük és megoldásukkal foglalkozunk." (MOL XIX–A–16–a Országos Tervhivatal 1539/1982.) Az ÁTB-határozat alapján felülvizsgált és módosított koncepció 1984 elejére készült el, majd azt 1984. február 10-én a közlekedési tárca terv- és közgazdasági főosztálya az érdekelteknek szétküldte. A gazdaságpolitikai környezet megváltozását, illetve a frissen elfogadott koncepció leértékelődését jelzi, hogy Tóth László főosztályvezető a koncepcióhoz mellékelt kísérő levelében így fogalmazott: „a 7. ötéves tervidőszakra szóló beruházási előirányzatok a középtávú tervezőmunka előrehaladtával várhatóan módosulni fognak a koncepcióban foglaltakhoz képest, ennek ellenére az anyag jól szolgálja a tervezőmunka előkészítését, illetve megalapozását." Az alábbi dokumentum először pozicionálja a közlekedés fejlődését egy nemzetközi erőtér függvényeként.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium koncepciójának összefoglalója

1. Bevezetés

Az Országos Tervhivatal előterjesztése alapján az Állami Tervbizottság 1983 júliusában tárgyalta meg és fogadta el a hosszú távú társadalmi-gazdasági fejlődés fő irányait. Az abban kijelölt fejlődési tendencia és a közölt központi előirányzatok a közlekedés számára is mérték- és irányadóak, ezért a közelmúltban ennek nyomán elkészült a közlekedési koncepció átdolgozása is. Az átdolgozás során – ezenkívül – figyelembe vettük a hosszú távú tervezéssel kapcsolatos OMFB-tanulmányokat, az 1982 májusában kidolgozott, hosszú távra szóló közlekedési (és hírközlési) koncepció anyagát, valamint a népgazdaság különböző területein párhuzamosan készülő olyan részkoncepciókat is, amelyek témáiknál fogva szoros kapcsolatban vannak a közlekedés valamennyi fontosabb területével. Az átdolgozott koncepció az 1981–2000. évekre terjed ki. A tervezés során használt összehasonlító árak az 1981. évi tényleges árak voltak.

A tervidőszak folyamán különböző színvonalon megvalósuló külgazdasági fejlődés, ehhez kapcsolódóan az eltérő hazai gazdaságfejlesztési stratégia, a különböző preferenciák és prioritások mint alternatívaképző kritériumok figyelembevételével „A hosszú távú társadalmi-gazdasági fejlődés fő irányai" c. OT-előterjesztés szerint a jövőben négy szintetizált alternatívával kell számolni, amelyek a gazdasági növekedés új lehetőségeit jelölik ki.

– Az első alternatíva szerint a kelet–nyugati kapcsolatok megélénkülnek, a KGST-n belüli árucsere-forgalom is kedvezően alakul az elkövetkező időszakban. A hazai gazdaságfejlesztés súlyponti területe a hagyományos feldolgozó-ipari ágazatok korszerűsítése, versenyképességének javítása. A népgazdaság, az életszínvonal fejlődése szempontjából ez a legkedvezőbb variáns. Az infrastruktúra priorizált területein e szerint lesz leggyorsabb a fejlődés, annak ellenére, hogy az infrastrukturális beruházások részaránya nem nagyobb, mint más változatokban.

– A második alternatíva azzal számol, hogy a kelet–nyugati feszültségek tartóssága kedvezőtlenül befolyásolja a gazdasági szférát, ugyanakkor a KGST-tagországokkal, elsősorban a Szovjetunióval külkereskedelmi kapcsolataink fokozottabban erősödnek. Az élelmiszer-gazdaság exportjelentősége az első alternatívához képest növekszik. A szocialista országokkal való munkamegosztás néhány területén szélesíteni kell a hazai termelési vertikumot. Az infrastruktúra fejlesztési lehetőségei ennél a változatnál a legkisebbek.

– A harmadik gazdaságpolitikai alternatíva az elsőhöz hasonló kelet–nyugati kapcsolatokkal számol. Viszont beszűkül annak lehetősége, hogy a Szovjetuniótól megfelelő mennyiségű nyers- és alapanyagokban részesüljünk. A korszerű termékekkel való sikeresebb fellépés érdekében az infrastruktúra fejlesztési aránya az előzőnél valamivel nagyobb lehet.

– A negyedik alternatíva felvázolja annak a lehetőségét, hogy mindkét relációban kedvezőtlenül alakulnak a külső feltételek. Ennek valószínűsége hosszú

távon a legkisebb, ez a feltételrendszer legfeljebb csak egy rövidebb időszakot jellemezhet.

A gazdasági fejlődés tendenciája várhatóan az lesz, hogy a nemzeti jövedelem évenkénti növekedési üteme – szemben az elmúlt húsz év 5,1%-os átlagos növekedési ütemével – az 1980-as évek első felében jelentősen (1,6-2,0%-ra) visszaesik. Ezt követően az 1980-as évtized második felében a helyzet némileg javul. Így az évtized egészében átlagosan 1,6-2,7%-os évenkénti növekedés jelezhető előre. Majd az 1990-es évtized elejétől 2000-ig az előző 10 évhez képest már kisebb fellendülés várható, aminek következtében a húsz év alatti átlagos növekedés elérheti a 2,1-3,0%-ot.

A három, ütemében és jellegében eltérő fejlődési periódus fontosabb vonásai a következőkben foglalhatók össze.

– Az első periódusban, az 1980-as évtized első felében folytatódik az egyensúly helyreállítása olyan formában, hogy a feszített követelmények teljesítése a közvetlen cél, ami egybeesik a munkaerőforrások csökkenésének időszakával is.

– A második periódusban (1985 és 1990 között) a fejlődési feltételek már nem kényszerítenek további restrikcióra. A fogyasztás korábbinál dinamikusabb növelése mellett a felhalmozási hányad is emelkedhet, és ezzel egyidejűleg a munkaerőforrás is növekedni kezd.

– A harmadik periódusban (1990 és 2000 között) a feldolgozóipar „helyreállítása" után nagyobb arányú infrastrukturális beruházásokra kerülhet sor. Így a tőkeigényesség növekszik, és ez szükségszerűen maga után vonja a gazdasági fejlődés ismételt lassulását, amit az is elősegít, hogy az évized második felében megindul a munkaerőforrás ismételt csökkenése. [...]

2. A közlekedés eddigi fejlődésének és jelenlegi helyzetének értékelése

Az elmúlt húszéves időszak folyamán a termelési viszonyok fejlődése következtében a közlekedés is jelentős eredményeket ért el. Ezek az eredmények mind a teljesítmények felfutásában, mind a technikai felszereltség színvonalának emelkedésében megmutatkoznak. Az igények teljes körű kielégítése révén a személy- és áruszállításban egyaránt kb. háromszorosra növekedtek a teljesítmények.

A személyszállítási teljesítményeken belül a tömegközlekedés teljesítménye kisebb mértékben (az 1,7-szeresére), ezzel szemben az egyéni és a közületi közúti közlekedésé a tizenegyszeresére – a személygépkocsiké a huszonötszörösére – növekedett. A helyközi tömegközlekedésen belül legdinamikusabban (a tizenegyszeresére) a légi közlekedés teljesítménye emelkedett. Az autóbusz-közlekedés által teljesített utaskilométerek közel megnégyszereződtek. Ugyanezen időszak alatt a vasúti és a vízi közlekedés teljesítményei gyakorlatilag nem változtak.

A helyi tömegközlekedés kötöttpályás eszközeinek a teljesítménye 8%-kal mérséklődött, az autóbuszoké viszont a háromszorosára emelkedett. A városi közlekedésnél a teljesítmények alakulásában a fővárost és a vidéki városokat, valamint egyéb településeket illetően eltérő növekedési ütem tapasztalható. Amíg az elmúlt húsz év alatt Budapesten a teljesítmények mindössze 24%-kal, addig a vidéki városokban és a nagyobb településeken több mint négyszeresükre növekedtek a helyi tömegközlekedés teljesítményei. Jelentős változások következtek be a személyszállítási munkamegosztásban is. Az arányok az egyéni és a közületi közlekedés, ezen belül is elsősorban a személygépkocsik teljesítményei felé tolódtak el.

Az áruszállításban húsz év alatt a belföldi áruszállítási teljesítmények több mint a kétszeresükre, a tengerhajózással együttes nemzetközi (export-, import- és tranzit-) szállítások pedig több mint a négyszeresükre növekedtek. A vasúti áruszállítási teljesítmények – főként a nemzetközi szállítások bővülése miatt – ezalatt 80%-ot meghaladó mértékben növekedtek. Ugyanakkor a közúti áruszállítás feladatait a kis távolságra irányuló szállítások, a vasúti el- és felfuvarozások és az anyagi termelés közvetlen kiszolgálási igénye nagymértékben, több mint a hatszorosára növelték. A legjelentősebb (több mint negyvenszeres) teljesítménynövekedés a csővezetékes szállításnál következett be. Emellett a kétszeresére növekedett a belvízi hajózás és csaknem harmincszorosára a tengeri hajózás teljesítménye.

A közlekedéspolitikai koncepciónak megfelelően az áruszállítási munkamegosztás elvi alapja az, hogy az egyes szállítási feladatokat annak a közlekedési vállalatnak kell ellátnia, amely az igények által megszabott követelményeket a leghatékonyabban képes kielégíteni. Az arányokat alapvetően a szállítási igények természete, az egyes szállítási módok egymás melletti vagy kombinált alkalmazási lehetősége határozza meg.

A népgazdasági szintű áruszállítási teljesítményeken belül a vasúti teljesítmények részaránya jelentősen csökkent, a közúti közlekedésé pedig két és félszeresére nőtt. A vasúti áruszállítási teljesítmények lassúbb növekedéséhez hozzájárult a gyenge forgalmú vasútvonalak felszámolása, továbbá a vasúti kocsirakományú áruforgalom körzetesítése is.

A közlekedés fejlesztése az elmúlt húsz évben differenciáltan valósult meg. A járműpark, a gépek és egyéb berendezések fejlesztésében jelentős eredmény, hogy a szükséges bővítés mellett előrehaladt a vasúti és a közúti járműpark rekonstrukciója. A vasúti vontatásban a korszerű eszközök aránya meghatározóvá vált. A vízi közlekedésben a folyami toló- és önjáró hajózás ma már általános, jelentősen bővült a mélytengeri hajópark. Ugyanakkor a személyhajók elöregedtek. A polgári légi forgalomban üzemeltetett repülőgépek döntő része korszerűnek mondható. A legjelentősebb fejlődés a személygépkocsi-állománynál tapasztalható.

A közlekedési hálózatok a járműpark bővüléséhez, korszerűsödéséhez viszonyítva jóval kisebb ütemben fejlődtek. A fenntartási és fejlesztési munkák elhúzódása, elégtelensége következtében ugyanis a közlekedési pályák, utak, állomások, csomópontok – műszaki színvonaluk, fontosabb paramétereik, kapacitásuk és elhasználódottságuk tekintetében – ma már egyre kevésbé felelnek meg a követelményeknek. Jelentős lemaradás különösen a vasúthálózat rekonstrukciója és a közúthálózat – főként a tanácsi úthálózat – korszerűsítése és fejlesztése terén tapasztalható.

A személyszállítás színvonalát tekintve bővültek az utazási igények kielégítésének lehetőségei, javultak az utazási körülmények. Jelentős eredménynek számít, hogy sikerült megállítani az utazások zsúfoltságának romló tendenciáját.

Valamelyest javult a menetrendszerűség, és nőtt a járatsűrűség. Az elmúlt időszakban Budapesten létrejött az egységes szerkezetű tömegközlekedés. A fővárosban meggyorsult a metróhálózat kiépítése. Fejlődtek a települések közötti tömegközlekedési kapcsolatok is. Minden 200 főnél nagyobb települést bekapcsoltunk az autóbusz-közlekedésbe, és közel 180-ra nőtt a helyi tömegközlekedéssel rendelkező települések száma.

Az egyéni közlekedés elterjedése nagymértékben bővítette az utazási igényeket és azok kielégítési lehetőségeit, azonban gyors fejlődése mindenekelőtt a nagyvárosok belső forgalmában okoz egyre nehezebben leküzdhető gondokat. Az áruszállításban fokozatosan megteremtődött a szállítási szükségletek és a kapacitások mennyiségi összhangja. Bővült a szállítási szolgáltatások köre, kismértékben gyorsult az árutovábbítás, fejlődött a darabárus szállítás, a vasúti el- és felfuvarozás. Nem megfelelő ugyanakkor az áruszállítások egyenletessége, gondot okoz a csúcsforgalmi időszakokban jelentkező igények kielégítése, a korszerű szállítási módszerek lassú térhódítása, a rakodások alacsony gépesítettségi foka, a fuvarozók és fuvaroztatók együttműködésében pedig a közös érdekeltség hiánya.

Problémát jelent a korszerűsödés ellenére, hogy a járműpark összetétele nem mindenben felel meg a mai kor követelményeinek, a járművek döntő többsége energiaigényes, és magas a fenntartási költségük. Egyre nagyobb feszültséget jelent a hálózat történelmileg kialakult Budapest-centrikus jellege, ami nemcsak a szállításigényességet növeli, hanem energiafelhasználási, fuvarozássebességi, honvédelmi és stratégiai szempontból is előnytelen.

A légi közlekedés műszaki bázisának és légtér-ellenőrzési, repülésirányítási rendszerének további korszerűsítése vált szükségessé. A vízi közlekedésnél főleg a kikötők kiépítése, felszereltsége terén tapasztalható elmaradás.

A közlekedésben a létszámnövekedés üteme az állóeszköz-fejlesztés, a szerkezetváltozás és a termelékenység emelkedése következtében a teljesítményekhez képest kedvezően alakult. Egyes alapvető munkakörökben azonban – főleg a vasútnál és a városi közlekedésnél – krónikus munkaerőhiány alakult ki. Ezek döntő okai az átlagosnál kedvezőtlenebb munkakörülmények, a rendszertelen munkaidő-beosztás, a nagy felelősség és a nem kielégítő szociális ellátás.

A közlekedés gazdálkodási rendszere is jelentősen fejlődött a vizsgált időszakban. A korábban érvényes szabályozórendszer szerint az ágazat különböző címen különböző mérvű engedményeket kapott. Az 1980-as években viszont már erőteljesen érvényesülni kezdtek a szabályozás normatív elemei, fokozódott a nyereségérdekeltség. A vállalatok önfinanszírozó képessége az áruszállítás vonatkozásában a ráfordításokat követő tarifarendszer alkalmazásának eredményeként megvalósult.

A közlekedés ipari és építőipari háttérének – a javítóbázisok, az energiaellátó rendszer stb. – fejlődése nem követte a korszerű járműpark kialakításának ütemét. A háttéripar és az építőipar viszonylagos elmaradottságát elsősorban belső struktúrájának korszerűsítésével kell enyhíteni.

3. A közlekedés fejlesztésének fő irányai, alágazatonkénti célkitűzések

Az igények és az igénykielégítés feltételei alapján várható, hogy a személyszállítási szükségletek az ezredfordulóig 91 milliárd utas-km-ről 110-120 milliárd utas-km-re, megközelítően 20-30%-kal nőnek. A szükségletek alakulására jellemző lesz, hogy az életszínvonal emelkedésével, a szabadidő növekedésével a továbbiakban is nő a lakosság személyes célú, fogyasztás jellegű mozgásigénye. Fellendülés várható a bel- és külföldi turizmusban is. Ugyanakkor a hivatásforgalom volumene lényegesen nem változik.

A hivatásforgalomnak a vasúti és a távolsági autóbusz-közlekedés teljesítményein belüli mintegy 30-35%-os, valamint a helyi utazási teljesítményeken belüli kb. 60-70%-os részesedése 20 év alatt 5-10%-kal mérséklődik.

A helyközi tömegközlekedésben a vasúti teljesítmények 5-10%-os mérséklődésével kell számolni. A helyközi autóbusz-közlekedés elővárosi, környéki és egyéb teljesítményei az elmúlt húsz évinél lényegesen lassúbb ütemben, kb. 10-15%-kal nőnek. Az alapvetően kirándulóforgalmat ellátó vízi közlekedés teljesítményeinek nagyságrendje nem változik. A nagy távolságú nemzetközi utasforgalomban a légi közlekedés teljesítményei két és fél–háromszorosra nőnek.

A helyi tömegközlekedésen belül a fővárosban csak néhány százalékos teljesítménynövekedés várható. Tovább nő a tömegközlekedési igények kielégítésében a metró szerepe, az autóbusz-közlekedés teljesítményei pedig mérséklődnek. A vidéki városokban és a településeken a növekvő tömegközlekedési szükségletek kielégítésében továbbra is az autóbusz-közlekedésnek lesz meghatározó szerepe, amelynek teljesítményei hozzávetőlegesen 60-75%-kal emelkednek. Néhány vidéki városban a trolibusz-közlekedés kialakítására is sor kerül.

A személygépkocsi-közlekedésben célszerű a növekedési ütem olyan szabályozása, hogy a személygépkocsik száma 2000-ben ne legyen több 2,2–2,5 millió darabnál. Így a személygépkocsik teljesítményei az ezredfordulóig 1,5-1,6-szeresre növekedhetnek. Az egy főre jutó utazási szükségletek – az eddigieknél jóval mérsékeltebb ütemben – továbbra is emelkednek.

A személyszállítási teljesítményeken belül legjellemzőbb a közhasználatú, illetőleg a nem közhasználatú szektor (egyéni és közületi közlekedés) teljesítményeinek részarány-módosulása. A prognózis szerint a közhasználatú közlekedés részaránya az 1980. évi 46%-ról 40%-ra változik. A személyközlekedési teljesítményeken belül az egyéni közlekedési eszközökkel elért részarány 60% körüli lesz az ezredforduló táján.

A közlekedéssel szemben jelentkező személyszállítási szükségletek mennyiségi kielégítése mellett hosszú távon javítani kell a szolgáltatások minőségi színvonalát, s erre várhatóan csak az 1990-es években nyílik lehetőség.

A gazdaságpolitikai célkitűzésekkel összhangban, az életkörülmények javítását elősegítve, néhány területen azonban a hosszú távú tervidőszak első felében is eleget kell tenni a magasabb minőségi követelményeknek.

A személyszállításon belül hosszabb távon alapellátásnak tekinthető, hogy

- minden 200 lakosnál nagyobb település menetrendszerű közhasználatú közlekedési eszközzel legyen megközelíthető;

- a hivatásforgalmat – a csúcsidőszaki terheléseket is figyelembe véve – az utazások minőségi paramétereinek fokozatos javításával kell lebonyolítani;
- a települések nagyságától és jellegétől függően a vonatok és autóbuszok napközi járatgyakorisága feleljen meg az igényeknek;
- a fővárosi tömegközlekedés megállóhelyeit a lakosság a lakott terület 98%-áról maximálisan 400–500 m-es gyaloglással elérhesse, a járatgyakoriság napszaktól, körzettől függően feleljen meg az igényeknek;
- a vidéki városokban – a település nagyságának függvényében – a lakott terület nagyobb hányadán kell biztosítani a városi színvonalú közlekedési ellátottságot.

A hosszú távú tervidőszakban a bruttó nemzeti termelés mérsékeltebb növekedési üteme és szerkezetének változása az áruszállítási szükségletek alacsonyabb ütemű növekedését indokolják.

A szocialista gazdasági integráció révén a KGST-országok egymás közötti és külső forgalma a gazdasági fejlődés ütemét követve és azt meg is haladva erősödhet.

Az 1980. és 2000. évek közötti időszakban az áruszállítási teljesítmények 48 milliárd árutonna-kilométerről 60-70 milliárd árutonna-kilométerre növekednek. A prognózis szerinti növekedés mintegy 30-50%-os. Ez azt jelenti, hogy a fajlagos szállításigényesség 16%-kal csökken, aminek eredményeként ez az ezredforduló táján megfelel a fejlett tőkés országok jelenlegi szintjének.

A vasúti közlekedés áruszállítási teljesítményét az 1960–1980 közötti húsz év 83%-os növekedésével szemben a tervidőszak végéig mintegy 20-30%-os felfutással célszerű számításba venni.

A közúti közlekedésnél az összes szállítási teljesítményen belül az átlagosnál továbbra is nagyobb, bár a korábbinál mérsékeltebb ütemű fejlődéssel számolhatunk. A közlekedési vállalatok járművei 2000-ben várhatóan az összes közúti áruszállítási teljesítmény 50-55%-át fogják elvégezni.

Ami a teljesítmények relációnkénti megoszlását illeti, a belföldi, export- és importszállítások mérsékeltebb növekedése várható, míg a tranzitforgalomban elenyésző növekedés prognosztizálható. A nemzetközi szállítások tengeri hajózás nélkül számított 1980. évi 45%-os részaránya 2000-ben várhatóan 43-45%-ra alakul.

A közlekedéspolitikai koncepció értelmében az egyes szállítási feladatokat annak a közlekedési alágazatnak kell ellátnia, amely a követelményeket a leghatékonyabban tudja kielégíteni.

A közlekedési munkamegosztást – amellett, hogy azt a szállíttatói igények döntően befolyásolják – a beruházási és a tarifapolitikával tudatosan alakítani kell.

A két legnagyobb alágazat, a vasúti és a közúti közlekedés közötti áruszállítási munkamegosztás lényegében stabilizálódik. Az energiatakarékosság szempontjából is fontos cél, hogy a közúti közlekedés részaránya ne növekedjék 30-32% fölé. A közhasználatú, illetőleg a közhasználatú szektoron kívüli (közületi, magán-) teljesítmények közötti 1980. évi 88-12%-os részarány a hatékonysági követelmények figyelembevételével az ezredfordulóig várhatóan csak 2-3%-kal tolódik el a nem közhasználatú szektor javára. Ennek döntő hányada a közúti szállítások területén jelentkezik, ahol az a cél, hogy a jelenlegi 47%-os nem köz-

használatú teljesítményi arány ne növekedjék érzékelhető módon tovább. Emellett ugyanakkor célkitűzés, hogy a közületi járműpark kihasználtsága fokozódjék, és annak összetétele javuljon.

Kiemelt célkitűzés az alapellátás színvonalának fejlesztése. Az áruszállításon belül alapellátásnak tekinthetők:

- a lakossági fogyasztást szolgáló napi rendszerességű áruterítő szállítások;
- termelési célú belföldi távolsági és helyi szállítások;
- a termelést és a végső fogyasztást szolgáló nemzetközi szállítások.

A vasúti közlekedésben fontos feladat az egy kocsira jutó rendezési és várakozási idők csökkentése, a tehervonatok utazási sebességének a növelése. Tovább kell folytatni a körzeti pályaudvar-rendszer kiépítését, a vasúti iparvágányos szállítások részarányának a növelését. A közúti áruszállítás minőségének a javítását a szükségleteknek jobban megfelelő járműpark kialakításával lehet elősegíteni. A folyami hajózásban a korszerű hajózási módszerek általánossá válásával nő az áruszállítás sebessége.

Az áruszállítások minőségének javításával függ össze a szállítási technológiák fejlesztése. Ennek érdekében növelni kell a konténeres szállítások arányát. Az egységrakományos technológiák dinamikus fejlesztésével elérhető, hogy a darabos áruk rakodásának az 1980. évi 15%-os gépesítettségi foka 50-60%-ra emelkedjék.

A közlekedés távlati fejlesztésének azt a célt kell szolgálnia, hogy a személyszállítási szükségleteket a tömegközlekedés prioritása mellett, az egyéni közlekedés részarányát folyamatosan növelve, javuló minőségi színvonalon elégítse ki, továbbá, hogy az áruszállítási feladatokat késedelem nélkül és maradéktalanul, döntő többségében hatékonyan lássa el.

E célkitűzések megvalósításának akkor van reális alapja, ha olyan stratégia érvényesül, amely a közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott törekvésekkel összhangban kiemelt szerepet, elsőbbséget ad

- a megfelelő közlekedési hálózatok, ezen belül különösen a törzs- és főhálózati vonalak, az állomások, csomópontok, rendező pályaudvarok és határátmenetek rekonstrukciójának;
- a szűk keresztmetszetet képező irányokban és pontokon a hálózatok bővítésének, a Budapest-centrikus hálózati rendszert kiegészítő vonalak, elkerülő szakaszok, folyami hidak építésének;
- a városi, az elővárosi és környéki, valamint az üdülő- és a nemzetközi forgalmat lebonyolító tömegközlekedési rendszerek fejlesztésének;
- az áruszállítások fuvaroztatókkal összehangolt rendszerének kialakításához, a kooperációban végzendő szállítási tevékenységek és a korszerű szállítási módok alkalmazásának kiterjesztéséhez, a rakodások gépesítéséhez, a szállítások lebonyolításához szükséges fejlesztéseknek;
- az energetikai szempontból kedvező szállítási módok (eszközök és pályák) alkalmazásának, az automatizálás, a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem fokozásának, a dolgozók munkakörülményei és szociális ellátása javításának;
- az ország védelmét, az állam- és közbiztonságot szolgáló fejlesztési igények kielégítésének, lehetővé téve egyúttal az ilyen létesítmények polgári célú hasznosítását is.

Az ezredfordulóig hazánkban zömében a meglevő konvencionális közlekedési eszközök továbbfejlesztett változatai fogják a forgalmat lebonyolítani, de a közlekedéstechnika és -technológia műszaki fejlesztése – mint más közepesen fejlett országokban – lényegében az élenjáró nemzetközi megoldásokra épül. Feladat, hogy a rendelkezésre álló eszközök figyelembevételével, a közlekedésnek mint szolgáltatásnak a színvonalát és gazdaságosságát (kihasználás, időmegtakarítás) előmozdító technológiák kerüljenek kidolgozásra.

Számottevő fejlesztést igényel a szolgáltatási színvonal emelése, az üzem- és a közlekedésbiztonság fokozása, a munkaerő, az anyag és az energia takarékos felhasználására irányuló törekvés, a közlekedési dolgozók élet- és munkakörülményeinek, valamint szociális ellátásának a javítása.

Számolni kell azzal, hogy a népgazdaság erőforrásai, valamint a rendelkezésre álló ipari, építőipari háttér a hosszú távú tervidőszakban nem teszik lehetővé a közlekedés valamennyi igénynek megfelelő, teljes körű fejlesztését. A hálózatfejlesztésben tapasztalt lemaradások felszámolása is csak fokozatosan, hosszabb idő alatt valósítható meg. E feladatok súlya és végrehajthatóságuk realitása a közlekedésnek a népgazdasági átlagot meghaladó ütemű fejlesztését igényli.

Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a közlekedésben néhány helyen kialakuló súlyos nehézség (pl. a járműállomány elöregedése, energiapazarlás a fajlagosan magas fogyasztású járműállomány miatt, hálózati korszerűtlenség, a javító-karbantartó ipar eszközellátásának nem megfelelő mennyiségű kapacitása, színvonala) a fejlődés akadályozó tényezőjévé válhat, és az egész népgazdaság számára helyrehozhatatlan probléma lehet.

A közlekedés hosszú távú fejlesztési koncepciója két (I., II.) változatban készült. Az egyes változatok lényegileg abban különböznek egymástól, hogy a hálózatok fejlesztésére, korszerűsítésére több vagy kevesebb lehetőséget nyújtanak.

A vasút hosszú távon is a jelentkező személy- és áruszállítási igények kielégítésének alapvető eszköze lesz. Fejlesztésében legfontosabb feladat a hálózat fokozott ütemű korszerűsítése és rekonstrukciója. Az ezredfordulóig 500-600 km hosszban szükséges második vágányok, illetve kisebb részben (70-90 km-en) új összekötő és elkerülő vonalak megépítése.

A villamosított vonalak hosszát a jelenlegi kb. 1500 km-ről 3200-3500 km-re szükséges növelni, aminek eredményeként a korszerű vontatás aránya eléri a 100%-ot, s ezen belül 70-75%-os a villamos vontatás részaránya. A jelenlegi rendkívül alacsony szintről (160-200 km/év) fokozatosan évi 400-450 km-re kell növelni a pályakorszerűsítések volumenét.

A vasútüzemi technológia fejlesztésének érdekében a vonalkorszerűsítési program keretében a kis- és középállomások, valamint az elágazó állomások korszerűsítése is szükséges. A legfontosabb egyedi állomásfejlesztések között szerepel többek között a budapesti vasúti csomópont területén a Keleti, Nyugati és a Kelenföldi pályaudvar, valamint Ferencváros és Rákosrendező pályaudvar fejlesztése.

A főváros területén az ezredfordulóig előreláthatólag felszámolhatók a vasúti–közúti szintbeni kereszteződések, illetőleg egyes helyi és iparvágányok megszüntethetők vagy áthelyezhetők. A MÁV és a metró között több helyen közvetlen kapcsolat létesül.

A nemzetközi személy- és áruforgalom javítása érdekében elsősorban a záhonyi átrakókörzet továbbfejlesztése, valamint Komárom, Biharkeresztes, Murakeresztúr és Hegyeshalom határállomások átbocsátóképességének növelése a cél. A belföldi és az átmenő forgalom szempontjából egyaránt jelentős egyéb forgalmi csomópontokon 25-30 helyen kerülhet sor fejlesztésre. A személy- és árubiztonság fokozott megteremtéséhez a vonali, állomási és rendező pályaudvari biztosító- és forgalomirányító berendezések felszerelése, a forgalom által indokolt helyeken a vasúti–közúti szintbeni kereszteződések megszüntetése szükséges.

A vasút járműállományának fejlesztését és dinamikus szinten tartását, az elővárosi és a környéki forgalom javítását szolgálja a villamos és dízelmotor-vonatok üzembe állítása. Állományuk az ezredfordulóig eléri a 330-350 darabot. A tervidőszakban a vontatás korszerűsítése és a járművek selejtpótlása érdekében összesen 900-1000 vontató jármű, 1600-2000 személykocsi és 17-27 ezer teherkocsi beszerzése szükséges.

A hosszú távú tervidőszakban az országos közúthálózat bővítése és szerkezetének módosulása új gyorsforgalmú utak építésével és néhány kiegészítő jellegű, új összekötő út és híd létesítésével valósul meg, Az ország közlekedés-földrajzi helyzeténél fogva a jövőben is a sugárirányú főutakon várható a legnagyobb forgalom, és az autópályákat szintén ezekben a főirányokban indokolt továbbfejleszteni. Az M7 autópálya kiépítése is legalább a Balaton végéig indokolt. A gyorsforgalmú úthálózat hossza 209 km-ről az ezredfordulóig 580-760 km-re növekedhet.

A Budapest-centrikus hálózati rendszer okozta problémák oldását szolgálja a fővárosi autópálya-gyűrű (M0) egy részének építése az M1, M7, M5 és M3 autópályák összekötésével (ideértve a Dunán átvezető déli autópályahidat is), amely a forgalom igénye szerint ütemezett kiépítéssel valósulhat meg.

A mintegy 24 ezer km alsóbbrendű úthálózatból a forgalom elosztásában a legnagyobb szerepet játszó utak korszerűsítését, szélesítését, burkolatuk megerősítését kell elsősorban végrehajtani.

A burkolatszélesítések, felújítások, megerősítések volumenét a jelenlegi 1200 km/évről az 1981–1990 közötti átmeneti csökkenést követően 1990–2000 között 1700-2000 km/évre kell megemelni.

A tanácsi úthálózat fejlesztése keretében a fővárosban 10 nagy csomópont kerül átépítésre, és megépül 3 kétszintű közúti–vasúti keresztezés. A fontosabb utak és a nagyhidak felújításra kerülnek.

A fejlesztési lehetőség a vidéki települések közül a kiemelt felsőfokú központokban, felsőfokú és társközpontokban a fővárosihoz hasonló szintű kiépítettséget eredményez. Az egyéb városoknál az összes belterületi utak kiépítettsége legfeljebb a 60%-ot éri el. Sor kerül a hidak 40%-ának a korszerűsítésére, a forgalomszabályozási feladatok végrehajtására.

Az úthálózat szerves részének tekinthető hídpótló kompközlekedés rekonstrukcióját, illetve továbbfejlesztését már a tervidőszak első felében napirendre kell tűzni.

A mező- és erdőgazdasági utak fejlesztését az üzemek tevékenységének alárendelten kell meghatározni.

A közúti személyszállításban fontos feladat az autóbusz-közlekedés fejlesztése. Ennek érdekében a nagyobb (20 fő feletti) befogadóképességű autóbuszok mennyiségét 16,5 ezerről 20-22 ezerre szükséges növelni. A közületi autóbuszok állományának jobb kihasználása érdekében, azok szabad kapacitásának munkásszállítás céljára való hasznosítását célszerű általánossá tenni.

A tehergépkocsi- és a személygépkocsi-állomány műszaki paraméterei nem kielégítőek, és ez előreláthatólag érdemben a jövőben sem javítható.

Az egyéni közlekedést szolgáló személygépkocsik száma – az 1980. évi 1 millióról – az ezredfordulóra 2,2-2,5 millióra nő, és ezzel a személygépkocsi-ellátottság mértéke 95 db/ezer főről 220-240 db/ezer főre változik. Ennek azonban feltétele, hogy a fejlődéshez szükséges járműbeszerzések a megfelelő mennyiségben, összetételben és minőségben valósuljanak meg, valamint, hogy hazai gépjármű-összeszerelésre és tőkés importra is sor kerüljön.

A továbbra is dinamikusan növekvő közúti áruszállítási feladatok lebonyolítása szükségessé teszi, hogy a tehergépkocsik száma 128 ezerről 165-175 ezer darabra növekedjék, belső összetételük pedig jobban megfeleljen az igényeknek.

A fővárosi közlekedés fejlesztése keretében a nagy kapacitású metróhálózatból, a helyiérdekű vonalakból és a gyorsvillamosvonalból álló gyorsvasúti hálózat fokozott ütemű kiépítése, és azok környéki és távolsági kapcsolatainak megteremtése szükséges. Folytatni kell a gyorsvasúti közlekedés villamos-, trolibusz- és autóbusz-vonalakból álló ráhordó-elosztó hálózatának korszerűsítését, az automatizált központi forgalomirányítás kiterjesztését. A kis forgalmú villamosvonalak fokozatos megszüntetése mellett jelentősen fejlődik a trolibuszhálózat.

A tervidőszak első felében megvalósulnak az észak-budapesti térség nagy közlekedési beruházásai, pl. az Árpád híd szélesítése és rekonstrukciója, a Flórián tér rendezése stb.

A tervidőszak második felében folytatódik az észak–déli metróvonal fejlesztése a Szilas-patakig. Megkezdődik a Dél-Buda–Rákospalota metróvonal építése, amelynek első, a Baross tér–Bocskai út közötti szakaszát előreláthatólag az 1990-es évek végén forgalomba helyezik. Befejeződik a szentendrei gyorsvasút rekonstrukciója, elkezdődhet és várhatóan a hosszú távú tervidőszak végéig megvalósul a csepeli gyorsvasút Kálvin téri bevezetése és Csepel-szigeti meghosszabbítása.

A budapesti közúthálózat fejlesztése keretében befejeződik a Hungária körút kiépítése, és ennek folytatásaként a lágymányosi Duna-híd is megépül. Átépítésre kerülnek a főbb sugárirányú utak. Megvalósul a Moszkva tér végleges átépítése. Az országos fő közlekedési útvonalak (2., 4., 6. sz.) és az M5 autópálya bevezető szakasza ugyancsak kiépül.

A vidéki városok tömegközlekedésének döntő részét az ezredforduló idején is az autóbusz-közlekedés bonyolítja le. A villamosvasúti hálózat nem változik számottevően. Néhány városban (pl. Debrecen, Pécs, Miskolc) sor kerül a trolibusz-közlekedés bevezetésére. A vidéki tanácsi közlekedési vállalatok járműveinek férőhely-kapacitása várhatóan 60-80%-kal bővül.

A vízi közlekedés gazdasági és nem utolsósorban energiatakarékossági megfontolásból az áruszállítási teljesítményekből mind nagyobb arányban kell hogy részesedjék a közlekedési munkamegosztásban.

A folyamhajózás lehetőségeinek jobb kihasználása érdekében új üzemi vagy közhasználatú kikötő építése indokolt pl. Győrben, Almásfüzitőn, Baján, Szekszárdon, és tovább kell fejleszteni a csepeli kikötőt is. A tiszai hajózás fejlesztésével összefüggésben Szolnokon és Szegeden teherkikötőt szükséges építeni. A folyami áruszállítás fejlesztésénél célkitűzés a szükséges bárka- és tolóhajó-kapacitás megteremtése. Gondoskodni kell a csatornahajózásra alkalmas önjáró hajók beszerzéséről is.

A tengerhajózás fejlesztésénél részben a kisebb szállítóképességű, 2-6 ezer tonnás folyami-tengeri, illetőleg tengeri hajók, részben pedig az óceáni hajózásra alkalmas, viszonylag nagyobb hajók beszerzésére kerül sor a devizaszerzés és -kímélés további növelése érdekében. Ezzel a tengeri hajók száma az ezredfordulón 20-30 között alakulhat.

A személyhajózás területén a folyami flotta bővítése szükséges. A Balatonon az elöregedett személyhajók cseréjét kell megoldani. Így a személyhajók száma az ezredfordulóra eléri az 50-60 db-ot.

A légi közlekedés területén alapvető célkitűzés a Ferihegyi repülőtér fejlesztése, a repülésbiztonság és a forgalmi igények magasabb szintű kielégítését célzó feltételek megteremtése. A tervidőszak első felében befejeződik a Ferihegyi repülőtér rekonstrukciójának első üteme, amelynek keretében megépül a 370 m hosszú új futópálya és a műszaki bázis. Szakaszosan kiépül az új forgalmi épületkomplexum és forgalmi előtér.

A forgalmi igényekkel összhangban korszerűsödik és bővül a repülőgép-állomány. Az ezredfordulóra várhatóan 23-25 db repülőgép áll rendelkezésre, beleértve a speciális áruszállító repülőgépeket is. A csővezetékes szállítás az ezredfordulóig csak az eddig kialakult szállítási módokra (kőolaj-, földgáz-, kőolajtermék-szállítás) korlátozódik. A kőolaj szállításához a kapacitás már kiépült, további bővítése nem indokolt. A földgáz szállításához néhány helyen kapacitásbővítő, új földgázvezeték-szakaszt kell építeni.

4. A közlekedés fejlesztési alternatívái a hosszú távú tervidőszakban, a fejlesztés háttérfeltételei

A közlekedési ágazat hosszú távú beruházási igényére vonatkozóan részletesebben két változatot dolgoztunk ki. Ezek szerint a közlekedés beruházási szükségletei 1981. évi áron az I. változat szerint 530, a II. változat szerint 620 milliárd Ft-ra tervezhetők.

A feltételezett beruházási előirányzatokat részint a népgazdaság várható fejlődése, részint a fejlesztési célok figyelembevételével határoztuk meg. A változatoktól függően a beruházások ütemnövekedése középtávú tervidőszakonként 20-45%.

A beruházásokon kívül, a költségvetés terhére kell gondoskodni az országos és a tanácsi úthálózat korszerűsítéséről és fenntartásáról. Az útkorszerűsítést, útburkolat-megerősítést is tartalmazó feladatok, valamint az állagmegóvást célzó karbantartási munkák költségigénye az I. változat szerint 270, a II. változat szerint 310 milliárd Ft lesz.

Várható, hogy az ágazatnál képződő fejlesztési források továbbra sem lesznek elegendőek a megvalósítandó feladatokhoz, ezért a jövőben is szükség lesz egyes beruházási célokhoz állami hozzájárulásra.

A közlekedésen belül az egyes alágazatok beruházási előirányzata a feladatokkal és a súlyponti fejlesztésekkel összhangban alakult ki. A beruházási előirányzatok mindkét változatára vonatkozik, hogy azok a szocialista szektor beruházási lehetőségeinek ütemét meghaladó mértékben emelkedjenek. Hasonló dinamikát követnek a közút-korszerűsítési, -fenntartási előirányzatok is.

A két változatban az egyes alágazatok részére előirányzott beruházások részaránya legfeljebb 1%-ban tér el egymástól.

Jelentősen változnak az alágazatokon belüli ráfordítási arányok is. A vasúti közlekedésnél a hálózatfejlesztésre kb. háromszor annyi fordítható, mint a járműbeszerzésre. A közúti közlekedésnél is csak mérsékelten növekszik a járműállomány. Fokozódik viszont a közúthálózat fejlesztésére fordított összegek nagysága.

A városi közlekedésre a főváros viszonylatában elsősorban a metró- és a gyorsvasúthálózat-építés, a pályaállapotok és az üzemeltetési feltételek javítása, vidék vonatkozásában – többek között – a trolibuszhálózat fejlesztése a jellemző.

A hosszú távú tervezés két évtizede alatt a fejlesztések dinamikája különböző lesz. Az 1980-as évtizedben a fejlesztési források szűkösek lesznek, így a fejlesztési programokba elsősorban rekonstrukciók kerülhetnek be. Lassul a metró- és az autópálya-építés üteme, az infrastruktúra területén pedig a szükségesnél is kisebb mértékű fejlesztések valósulhatnak meg. A feszültségek az 1990-es évtizedben már fokozatosan enyhülnek.

A külgazdasági helyzet bizonytalanságaira, valamint a VII. ötéves tervidőszakra valószínűsített újabb jelentős beruházási lehetőség visszafogására való tekintettel a későbbiekben meg kell vizsgálni egy – a koncepcióban szereplő I. változatnál 10-15%-kal alacsonyabb – fejlesztési színvonalhoz kapcsolódó változatot is. Ezt a VII. ötéves népgazdasági tervezőmunka programjához igazodóan 1984-ben célszerű kidolgozni.

A közlekedés 1980. évi gép- és járműállományának (magán-személygépkocsik nélkül számolva) mintegy a fele belföldi termék volt, 40%-a szocialista és 10%-a nem rubelelszámolású viszonylatból származott. A közlekedés műszaki fejlesztésében tehát egyaránt fontos mind a hazai, ipari háttér, mind pedig a külkereskedelem szerepe.

A vasúti közlekedés fejlesztése érdekében a magyar iparnak kell gyártania a nagy teljesítményű villamos és közepes teljesítményű dízel-vontatójárműveket. A közeli távlatban megoldandó a hazai villamosmotorvonat-gyártás is. A villamos tolatómozdony és a villamos motorvonat prototípusának kialakítására, valamint azok beszerzési forrásaként a hazai iparon kívül a csehszlovák és az NDK-ipar is szóba jöhet.

A személykocsi, valamint étkező- és hálókocsi-szükségletünket az NDK-ból és Lengyelországból tervezzük beszerezni. Teherkocsi-szükségletünket az említett két ország mellett a többi szocialista ország ipara várhatóan ki tudja elégíteni. Nem rubelelszámolású beszerzéseket csak speciális kocsikra tervezünk, amennyiben ezek gyártására a KGST-országok nem szakosodnak.

A vasút vontató és vontatott járműveinek időszakos vizsgálatát és nagyjavítását a jelenlegi rendszerhez hasonlóan a MÁV vontatási telepei, műszaki kocsiszolgálati főnökségei, illetve járműjavító üzemei fogják végezni. Ezek korszerűsítését – a korábbi évek fejlesztési elmaradása miatt – mielőbb meg kell valósítani. A vasútipálya-építő és -fenntartó gépek házilagos gyártását folyamatosan megszüntetik, további beszerzésüket rubelelszámolású viszonylatból kell biztosítani.

A rakodógépek és berendezések iránti igények nem rubelelszámolású kielégítését is csak speciális berendezések esetében tervezzük.

A konténeres emelőberendezéseknél a hazai gyártás-fejlesztés figyelembevétele mellett tőkés kooperáció igénybevételének lehetőségével is számolni lehet.

A vasúti távközlő-berendezések többségének hazai gyártására az ipar hosszú távon is elegendő kapacitással rendelkezik. A hazai ipar fontos feladata a vasúti biztosítóberendezések gyártásának fejlesztése. A vasúti hálózatrekonstrukciós programmal összhangban a MÁV Kitérőgyártó Üzeme 25%-os termelésfelfutásra készül fel.

A közúti forgalom biztonságának fokozása érdekében arra kell törekedni, hogy az automatizált forgalomirányító berendezések mind szélesebb körben terjedjenek el, ezek beszerzése döntően hazai forrásból megoldható.

A gépjárműállomány nagyobb részben továbbra is a szocialista országokból behozott gépkocsikkal fejlődik. A gépjárműpark egy részénél nem rubelelszámolású beszerzés is szóba jöhet, ha ez az ilyen relációból származó kőolaj-behozatalt csökkentheti. A növekvő személygépkocsi-igény kielégítéséhez a kooperációs gyártást és a hazai összeszerelés lehetőségét is vizsgálni kell.

A közúti közlekedés autóbusz-ellátását a hazai ipar hosszú távon is képes megoldani. Az alkatrészellátás területén azonban konkrét intézkedések szükségesek a tartósan jelentkező hiányok feloldására.

A motorizációval és az előrelátható gépjármű-elöregedésekkel összhangban növekszenek a karbantartási és fenntartási igények. Tekintettel a járműállomány elöregedésére és mennyiségének növekedésére, valamint a javítóipari háttér eszközellátottságának nem kielégítő színvonalára, a közforgalmú gépjármű-karbantartási és -fenntartási feladatok ellátásába be kell vonni az arra alkalmas közületi járműfenntartó egységeket is.

A nagyszervizek telepítési elve az lehet, hogy azok csak mintegy 20-30 ezer lakosszámot meghaladó helységekben létesüljenek. A gépkocsialkatrész-ellátást az üzlet- és raktárhálózat bővítésével kell javítani.

A városi közlekedés által üzemeltetett járművek, gépek, berendezések beszerzése lényegében rendezett. Az általános célú trolibuszok szovjet importból beszerezhetők, míg a hegyi és csuklós kivitelűek beszerzése még tisztázatlan. Gazdaságos export esetében indokolt lehet a hazai trolibuszgyártás kifejlesztése is.

A fővárosi tömegközlekedés fejlesztéséhez szükséges energia- és anyagtakarékos, korszerű metrószerelvényeket hazai gyártásból tervezzük biztosítani. A városi közlekedés villamosait csehszlovák importból, az elővárosi HÉV-szerelvényeket továbbra is az NDK-ból célszerű beszerezni.

A vízi közlekedés által igényelt hajók nagyobb részét – a tengeri hajókat teljes egészében – az eddigi gyakorlathoz hasonlóan a szocialista országokból kívánjuk beszerezni.

A hazai hajójavító iparban várható fejlesztéseket elsősorban az újabb hajóépítési szükségletektől kell függővé tenni. Fel kell készülni az idegen hajóknak nyújtandó devizakitermelő hajójavítási, szerviz-, alkatrész-, üzemanyag- és élelmiszer-ellátó tevékenységre is.

A repülőtér és repülésirányítás fejlesztéséhez szükséges berendezések, gépek, műszerek döntően importból szerezhetők be. Az import jelentős hányada szovjet relációból, de bizonyos speciális berendezések csak nem rubelelszámolású viszonylatból biztosíthatók. A repülőgépek időszakos vizsgálatának, javításának egy része a hazai műszaki háttérrel biztosított. A repülőgépek nagyjavítását, a nagyobb ápolásokat továbbra is szovjet bázison kell végezni.

A közlekedésben tapasztalható jelenlegi feszültségeket nagyrészt a pályák, csomópontok, építmények kapacitáshiánya, korszerűtlensége okozza. Ebből következően az összes beruházás építési hányada növekedni fog. Egyre nagyobb feladatot jelent a bővülő állomány fenntartása is.

Az összes építőipari feladatból mintegy 30%-ban részesedik a tárca vállalatainak házilagos építőipara, a KM építőipari vállalatai pedig 50-60%-ban. A fennmaradó – főként magasépítési – munkákat elsősorban az ÉVM építőiparának kell elvégeznie. Építőipari kapacitás importjára hosszú távon is csak esetenként kerül sor.

A feltételrendszerhez tartozik az építőanyag-ipar részéről a mennyiségi és minőségi követelményeknek megfelelő építőanyagok biztosítása. Ezeket az anyagféleségeket (kő, kavics, cement, betonvas, bitumen stb.) döntően hazai termelésből tervezzük fedezni.

A közlekedés a népgazdaság energiafelhasználásából mintegy 14%-ban részesedik. A közlekedési vállalatoknál az üzemanyagköltség az összes anyagköltség egyötödét teszi ki. A közvetlen közlekedési célú összes energiaigény évi 121 PJ-ról 155-175 PJ-ra növekszik. Ezzel a közlekedés a népgazdaság összes energiafelhasználásának továbbra is kb. 14%-át fogja igénybe venni. A lakosság motorbenzinigénye mintegy a 1,5-2-szeresére emelkedik. Ezt az teszi lehetővé, hogy csökken a személygépkocsik fajlagos futásteljesítménye, javul a technikai színvonal és több lesz a kis fogyasztású gépkocsi.

5. A közlekedés fejlesztésének munkaügyi és közgazdasági feltételrendszere

A gazdasági életben és a közlekedési munkamegosztásban bekövetkező változások, továbbá a fejlesztések együttes hatására a közlekedés létszámigénye a hosszú távú tervidőszakban csupán mérsékelten, mindössze 0,8%-kal növekszik. Az alágazatonkénti létszámigények eltérően alakulnak. A vasúti közlekedésben mintegy 11 ezer főnyi létszámcsökkenés várható. A közúti, a légi és a városi közlekedés együttes létszámnövekedése 12,5-13,0 ezer fő.

A termelékenység (képzett tonna-kilométer/fő) – a befolyásoló tényezők komplex hatására – a közlekedés területén 20 év alatt több mint 30%-kal nő. Ebből a tanácsi közlekedés kivételével – ahol a metróközlekedés fejlesztése ellenére, a zsúfoltság csökkentése érdekében 9-10%-os csökkenéssel számolunk – valamennyi közlekedési alágazat részesedik.

A közlekedésben a hosszú távú tervidőszak során az egyes állomány-csoportok egymáshoz viszonyított aránya várhatóan nem változik. A nem fizikai állományon belül valamennyi foglalkozási csoportban nő a létszám, de jelentős létszám- és arányváltozást csak műszaki munkakörökben tervezünk. Fontos célkitűzés, hogy a műszakiak mellett a gazdasági, forgalmi és ügyviteli munkakörök szakember-ellátottsága is javuljon. A fizikai állományon belül tovább emelkedik a szakmunkások száma és aránya. A szakmunkásállomány összetétele a technikai fejlődésnek megfelelően változik. Az egyetemi végzettségűek száma 1800-1900 fővel (mintegy 25%-kal), míg a főiskolai végzettségűek száma 2500-2600 fővel (több mint 50%-kal) nő.

A közlekedésben foglalkoztatott dolgozók kereseti színvonala a távlati életszínvonal-politikai elképzelésekkel arányosan emelkedik.

A tervezett fejlesztésekkel összhangban csökken a nehéz fizikai munka, kismértékben a különösen balesetveszélyes munkakörök (pl. sarus) aránya. A kedvezőtlen munkahelyi viszonyok felszámolása folytatódik a központoktól távolabbi, kisebb létszámú szolgálati helyeken is. A munkavégzéshez közvetlenül kötődő szociális ellátás – étkeztetés, higiénés ellátás, munkásszállás és -szállítás – mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt követi a termeléshez igazodó létszám változását.

Az átlagostól eltérő munkakörülmények és munkaidő-beosztások ellensúlyozásaként jelentős változások következnek be a dolgozók életkörülményeiben. A lakásellátásban, a gyermekintézmények működtetésében és az üdültetésben, valamint ezeknek a létesítményeknek a fejlesztése során erősödik a vállalati együttműködés.

A közlekedés közgazdasági feltételrendszere az elmúlt évtizedben a népgazdasági ág sajátosságai miatt, több vonatkozásban eltért az általános rendszertől.

A közlekedés fejlesztési koncepciójának megalapozása – a normatív gazdasági szabályozás feltételrendszerében – alapvetően az árrendszer és ármechanizmus, valamint az adózási rendszer továbbfejlesztésével valósítható meg. Ennek eredményeként a közlekedés megőrzi ugyan, sőt esetleg növelheti a jelenlegi önfinanszírozó képességének színvonalát, a közlekedési hálózatok fejlesztéséhez azonban továbbra is szükség lesz a költségvetés hozzájárulására.

A személyszállítási tarifák díjszintjének alakulását az elmúlt évtizedekben az életszínvonal-politikai tényezők határozták meg. Ez állandóan súlyosbodó terheket rótt az állami költségvetésre, és sem az utast, sem a közlekedési vállalatot nem ösztönözte az ésszerű magatartásra, illetve gazdálkodásra, sőt a reálisnál magasabb utazási igények keletkezését segítette elő.

A személyszállítási tarifák jövőbeni továbbfejlesztése során megkülönböztetést kell tenni a valóban szociálpolitikai jelentőségű tarifák, illetőleg tarifális intézkedések és a fogyasztói árak körébe sorolható személyszállítási díjak között.

A fogyasztási jellegű személyszállítási díjakat indokolt és célszerű a ráfordításokhoz közelíteni úgy, hogy ezzel csökkenjen a költségvetési támogatás.

Az elkövetkező évtizedekben a közlekedési vállalatoknál célul kell tűzni, hogy az üzemeltetési költségekre és az érdekeltségi alapokat biztosító nyereségre a díjbevétel fedezetet nyújtson. A személyszállítási tevékenység hatósági árformába tartozó részénél olyan ármechanizmusra van szükség, amely alkalmas a ráfordítások változásának követésére. A szabad árformába sorolt személyszállítási szolgáltatások termelői árait, díjait állandó jelleggel olyan szinten kell

tartani, hogy a díjak, a folyó költségeken felül, fedezetet nyújtsanak a fejlesztési koncepció szerinti beruházások forrásszükségletére, számításba véve a közlekedési hálózatok fejlesztésének finanszírozásához nyújtandó költségvetési támogatásokat is.

A szabad árformába tartozó személyszállítási szolgáltatások árának alakítását a közlekedési vállalatokra kell bízni, ügyelve azonban arra, hogy a szabad árak emelése a szolgáltatások minőségét emelő többletkiadásokat is fedezze, és ne csupán a minőség szinten tartása mellett jelentsen az utazóközönségnek többletkiadást. Az áruszállítási tarifákkal szembeni követelmény, hogy a megfelelő nyereség biztosítása mellett ösztönözzenek a népgazdasági szinten is érzékelhető gazdaságos (energiamegtakarító, környezetvédő) fuvarozási módok igénybevételére. Elő kell segítenünk a korszerű szállítási módok elterjedését.

A lefolytatott különböző vizsgálatok szerint a tiszta fuvardíjkiadások a termelési összköltségben, különösen pedig a végtermékek árában olyan csekély százalékos arányt képviselnek, hogy ezeknek a díjaknak emelése a végtermék árában csak ezrelékben kifejezhető drágulást okoz. Az áruszállítási tarifák mozgatásánál így célul kell kitűzni, hogy a közlekedési vállalatok gazdálkodási egyensúlya fokozódjon.

A közlekedés hosszú távú fejlesztési elképzeléseinek megvalósítása szükségessé teszi a saját beruházási források szerepének erősítését. A közlekedési hálózatokhoz kapcsolódó állóeszközök fejlesztése érdekében feltétlenül szükség van a saját beruházási források növelésére.

Az árintézkedéseken kívül a költséggazdálkodást, illetőleg a közgazdasági szabályozórendszert érintő változtatásokra is szükség van. Ennek egyik módja az lehet, hogy a vasúti és a városi közlekedésben a meglévő hálózat megőrzésével, szinten tartásával kapcsolatos minden ráfordítás fenntartási költségként legyen elszámolható. A vasúti közlekedésnél az árrendszer, a közgazdasági szabályozórendszer és az amortizációs rendszer együttes módosítása lehetővé teszi, hogy a nem nyomvonalas létesítmények esetében a vasút önfinanszírozó képessége növekedjék.

A hosszú távú koncepcióban előirányzott fejlesztések pénzügyi megalapozásának további fontos eleme az amortizációs rendszer továbbfejlesztése és az értékcsökkenési leírás fejlesztési célra való teljes felhasználásának biztosítása.

A közlekedési vállalatok saját forrásainak gyorsabb ütemű képződése mellett és az egyes beruházások megvalósításához szükséges költségvetési támogatás további biztosításán kívül, a jövőben is számolni kell a közlekedési hálózat és az állóeszköz-állomány fejlesztésének eredményeiben részesülők anyagi hozzájárulásával.

A kötvénykibocsátás lehetőségének kiterjesztésével és alkalmazásával más vállalatok, illetve magánosok pénzeszközeinek igénybevétele is szóba jöhet.

A közlekedési állóalapok felújítása, cserélődése részben folyamatos, részben bizonyos ciklikus igényt támaszt. A vasúti és közúti hálózatok fenntartása, rekonstrukciója, illetőleg fejlesztése, a metróhálózat bővítése, a belvízi szállítás fejlesztése ennek a 20 éves időszaknak folyamatos feladata.

Bizonyos folyamatosságot feltételez a járművek cseréje is. Mivel azonban a VI. ötéves tervidőszakban a járműpark – különösen a közúti és a tengeri járművek – cseréje háttérbe szorult, az 1980-as évek második felében, illetőleg az 1990-es évek

elején ezen a területen bizonyos ciklikusság várható. A ciklikus fejlesztési igények forráslehetőségének megteremtése középtávú tervidőszakonként – esetleg – eltérő szabályozáspolitikát igényelhet. A közlekedés hosszú távú fejlesztése során szükség van a szervezeti rendszer korszerűsítésére is. Általános célkitűzés, hogy a létszám vonatkozásában jelentősen megduzzadt vállalatok, trösztök akcióképesebb, gazdaságosabban funkcionáló kisebb egységekké alakuljanak.

A közlekedési alágazatok közül a vasúti, a városi, a vízi, a légi és a csővezetékes közlekedés továbbra is monopolhelyzetben kell hogy legyen. Ugyanakkor a közúti közlekedésben a háromszektorúság – közhasználatú, közületi és magánszektor – a cél.

A KPM által elkészített, az Állami Tervbizottság által jóváhagyott közlekedéspolitika ezredfordulóig terjedő koncepciójának összefoglalója, 1984. február 10. MOL XIX–H–1–pp 15. 387. doboz. Szolgálati használatra. 1. sz. példány. Készült 130 példányban. 29 gépelt oldal.

66

AZ ORSZÁGOS ÚTHÁLÓZAT HELYZETE ÉS RÖVID TÁVÚ FEJLESZTÉSI IRÁNYAI

1984. április

A közúti forgalom növekedésével nem járt együtt az úthálózat korszerűsítése, s ez kényszerintézkedéseket tett szükségessé. Az M3-as autópálya építésének leállítása után az M0-s körgyűrű kiépítése került előtérbe. 1976-ban a Minisztertanács 3322/1976. sz. határozatával jelentősnek minősülő beruházásként jóváhagyta a városközi autópálya-hálózat I. építési fázisának beruházási javaslatát, az 1974–1985 közötti időszakra 13,5 milliárd Ft teljes költség-előirányzattal. Ugyanez a határozat előírta az M1 nyomvonalának további vizsgálatát, illetve az előkészített javaslatnak 1978-ban az Állami Tervbizottsághoz való benyújtását. Az autópálya-beruházások pénzügyi forrásai 1977-től csökkentek. Az Állami Tervbizottság 1978. december 29-ei ülésén (5056/1978. sz. határozat) hozzájárult, hogy az autópálya-hálózat I. építési fázisában – belső átcsoportosítással kiegészített 2,4 milliárd építési tartalékból – 1985-ig összefüggő gyorsforgalmi közúti kapcsolat létesüljön Budapest és Győr között, az M1-es autópálya Biatorbágy–Bicske közötti szakaszának új nyomvonalon való kiépítésével, valamint a Győrt megkerülő gyorsforgalmi út mintegy 3 km-es szakaszának létesítésével. A 2001/1980. (január 1.) minisztertanácsi határozatnak megfelelően – egyeztetve az Országos Tervhivatallal és az Állami Fejlesztési Bankkal – a tárca felülvizsgálta az I. építési fázishoz tartozó M1-es Törökbálint–Tatabánya, valamint Győrt elkerülő szakaszát, ill. az M3-as Budapest–Gyöngyös és az M5-ös Budapest–Kecskemét közötti szakaszok beruházásait. A 3420/1980. minisztertanácsi határozat az autópályák építésére 5,6–6 milliárd Ft-ot irányozott elő. A 6. ötéves tervidőszakban az I. építési fázist módosítani javasolták – ezért készíti el 1981 márciusában a KPM az Állami Tervbizottság részére az „Országos közforgalmú úthálózat fejlesztése" c. beruházási javaslatát. Ennek lényege a Győrt és Kecskemétet elkerülő szakasz megvalósítása, ill. Gyöngyös térségében 6 km félautópálya továbbépítése. Az autópálya-program újabb módosításáról szóló, alább közölt előterjesztést az Állami Tervbizottság 1984. április 26-án tárgyalta meg és fogadta el.

A százezer lakosra eső autópályák hossza 1985-ben Magyarországon 1,9 km, Lengyelországban 0,5 km, Csehszlovákiában 2,4 km, Romániában 0,4 km, ugyanekkor Ausztriában 16,7 km, az NSZK-ban 13,4 km, Olaszországban 10,4 km volt.

A Közlekedési Minisztérium előterjesztése az Állami Tervbizottságnak

1. Bevezetés

A népgazdaság 6. ötéves tervének keretében az Állami Tervbizottság 5013/1981. sz. határozata jóváhagyta az „Országos közforgalmú úthálózat fejlesztése" célcsoport összevont beruházási javaslatát, amely tartalmazta a városközi autópálya-hálózat, az országos út–híd korszerűsítés naturális és pénzügyi előirányzatait, valamint a fenntartási részeket. Az Állami Tervbizottság 5014/1981. sz. határozata külön hagyta jóvá a városközi autópálya-hálózat I. fázisa módosítását.

A jelen előterjesztés célja, hogy beszámoljon az Állami Tervbizottság határozataiban megfogalmazottak időarányos teljesítéséről, bemutassa a tervidőszak végéig előirányozható célkitűzéseket, és vázolja az országos közúthálózat 1985. utáni fejlesztési elgondolásait.

A bemutatás időszerűségére jellemző, hogy a bekövetkezett, illetve várható forráscsökkenések a fejlesztés és a fenntartás területén egyaránt a 6. ötéves tervcélkitűzések átértékelését és a helyzetnek megfelelő műszaki és gazdasági megoldások kialakítását teszik szükségessé.

Az 1985 utáni időszakra vonatkozó elgondolások alapvetően – a 7. ötéves tervelőirányzatok pontos ismeretének hiányában – a hosszú távú tervkoncepcióban megfogalmazott forgalmi, műszaki szükségletekre, illetve az ott rögzített igényeknél kisebb lehetőségek esetén azok fontossági sorrend szerinti sorolására támaszkodnak.

2. Az országos közforgalmú úthálózat fejlesztése és korszerűsítése célcsoport

2.1. A 6. ötéves terv célkitűzései. 1981–1983. évi pénzügyi teljesítések

A 6. ötéves terv célkitűzése volt, hogy a városközi gyorsforgalmú úthálózat öt év alatt 129 km hosszal (ebből autópálya 61 km, félautópálya 68 km) növekedjen, és a forgalmilag legterheltebb főútvonalainkon a közúti kapacitás – az energiafelhasználás és a balesetveszély egyidejű csökkentése mellett – emelkedjen. Bár ez a terv sem elégíthette ki hiánytalanul a forgalmi terhelések által támasztott fejlesztési igényeket, de megkísérelte a legfontosabb kapacitásbővítési feladatokat megoldani.

A terv az autópálya-építéseket ennek megfelelően az M1, M3, és M5 útvonalakon irányozta elő, összesen 5757 millió Ft-os beruházási költség-előirányzattal, amelyből 5725 millió Ft volt a költségvetési juttatás mértéke.

A szakági költségvetésből a terv az országos közúthálózat építésére és korszerűsítésére – 120–140 km korszerűsítés, 35–45 km bekötőút-építés és 2100–2200 fm hídépítés, illetve -korszerűsítés – 7090 millió Ft-ot irányzott elő. A közutak fenntartására 27 060 millió Ft-ot tartalmazott. A szakági költségvetés teljes előirányzata összesen 34 150 millió Ft volt.

A naturáliák teljesítésével együtt fontos feladatként szerepelt a növekvő forgalom mellett a közúthálózat állagmegóvásának biztosítása, valamint a megkezdett korszerűsítések befejezése és a forgalom folyamatosságának elősegítése érdekében a legnagyobb feszültségek helyén lokális kapacitásbővítés megvalósítása, valamint a halaszthatatlan hídfelújítások elkészítése.

Az időarányos megvalósulás bemutatása, valamint a tervidőszak hátralévő két évében előirányozható célkitűzések megfogalmazása megkívánja a terv-, il-

letve tényszámok összevetését. Ezt összefoglalóan a következő táblázat, részletesen pedig a melléklet 1–4. sz. táblázata[1] tartalmazza.

Megnevezés	1981		1982		1983		1984		1985		1981–1985	
	terv	tény	terv	tény	terv	tény	terv	várható	terv	várható	terv	várható
Városközi gyorsforgalmú utak fejlesztése	1225	1203	1100	918	1120	704	1130	635	1150	820	5 725	4 280
Egyéb utak fejlesztése és korszerűsítése	1810	1814	1700	1700	1140	1100	1240	678	1200	500	7 090	5 792
Fejlesztés összesen	3035	3017	2800	2618	2260	1804	2370	1313	2350	1320	12 815	10 072
Fenntartás	4540	4616	4900	4700	5660	4700	5760	4450	6200	4650	27 060	23 116
Mindösszesen	7575	7633	7700	7318	7920	6504	8130	5763	8550	5970	39 875	33 188
Folyó áron, millió Ft-ban												

(A fejlesztést és a fenntartást illetően is csak az állami költségvetési juttatások összegét tüntettük fel a terv- és tényszámok összevethetősége céljából. A mellékletben a forrás- és felhasználásoldal teljeskörűen szerepel.)

A fejlesztésekre a terv 1981–1983 között összesen 8095 millió Ft-ot irányzott elő, ebből gyorsforgalmú utak 3445 millió Ft, egyéb utak 4650 millió Ft. Ugyanezen időszakra a tényszám 7439 millió Ft, azaz 92%-os teljesítés volt. Ezen belül az autópályák 2825 M Ft (82%), egyéb utak 4614 M Ft (99%).

A közúthálózat fenntartására a terv 1981–1983 között összesen 15 100 M Ft-ot irányzott elő, amely 14 016 M Ft-ra (93%) teljesült. Az úthálózat fejlesztésére és fenntartására összességében a 6. ötéves terv eddig eltelt időszakára 23 195 M Ft költségvetési juttatás szerepelt, amelyből 21 455 M Ft (92%) realizálódott.

A tényszámok kialakulását alapvetően meghatározta a források csökkenése, valamint a prognosztizált árindexet mintegy 14%-kal meghaladó árnövekedés.

2.2. *Az 1984–1985. évek fejlesztési koncepciója*

Az 1984. évi népgazdasági tervben a 6. ötéves előirányzatok 56%-a került jóváhagyásra, minek következtében – figyelemmel az OT 1985. évi, az idei bázison alapuló orientációs számaira is – át kellett értékelni a közúthálózat-fejlesztési elképzeléseit, és még a 7. ötéves terv műszaki-gazdasági koncepciójának megfogalmazása előtt rövid távú (2–3 éves) terv kialakítására volt szükség az új helyzet minél kisebb gondokkal történő áthidalására.

Az 1984. évi – 1 Mrd Ft-ot meghaladó – jelentős mértékű csökkentés egyik részét az autópálya-előirányzatból elvont 530 M Ft, másik részét a korszerűsítésekből elvont 520 M Ft teszi ki. Ez utóbbi része a Ferihegyi repülőtér fejlesztése I/B szakasz járulékos beruházásaira átcsoportosított 380 M Ft is.

Az 1985. évi beruházási lehetőség várhatóan ugyancsak 1 Mrd Ft-tal lesz alacsonyabb a 6. ötéves tervben előirányzottnál, amely tartalmazza a Ferihegyi repülőtér fejlesztésével összefüggésben lévő 265 M Ft átcsoportosítást.

A pénzügyi lehetőségek csökkenése ellenére meg kell valósítani, hogy az autópályák építés alatt álló szakaszaiba már befektetett mintegy 2,8 Mrd Ft-ot képviselő érték aktiválásra és minél nagyobb mértékben forgalomba helyezésre kerül-

1 Közlésétől eltekintettünk.

jön. Ennek érdekében 1985-ben első alkalommal meg kellett változtatni az útkorszerűsítési és autópálya-építési keretek arányát az utóbbiak javára, még annak árán is, hogy az útkorszerűsítésekre mindössze 0,5 Mrd Ft-ot lehet biztosítani. Számolni kell az átrendezés hatásaként újabb feszültségek keletkezésével is – hiszen a forgalom növekedésétől az útkorszerűsítés lényegesen elmarad –, de a megkezdett autópálya-szakaszok forgalomba helyezése nagyobb előnyökkel jár, mint az útkorszerűsítés csökkenéséből eredő hátrányok. A megkezdett autópálya-építések mielőbbi befejezésére irányuló törekvést indokolja az is, hogy az 1. és 5. sz. országos főutak főváros közeli szakaszainak tehermentesítését előtérbe kellett helyezni az ország egyéb helyein jelentkező, rövid ideig más eszközökkel (fenntartási keretből megvalósuló lokális javítások: kapaszkodósáv, csomópontok átépítése) kismértékben javítható forgalmi állapotokkal szemben. Az átcsoportosítást egyébként az is lehetővé tette, hogy 1984. január 1-jétől az eddig társadalmi közkiadásként kezelt út–híd korszerűsítést a továbbiakban az autópálya-építésekkel együtt egy összegben állapítják meg. A fenntartás finanszírozása továbbra is a társadalmi közkiadások között a PM kezelésében marad.

A rövid távú koncepció főbb elemei:

– az 1984. évi keret az autópályákra és egyéb közutakra olyan arányban került megállapításra, hogy a tervidőszak végére a folyamatban lévő M1 és M5 autópálya-építéseken a forgalom számára használható részszakaszok legyenek átadhatók;

– az egyéb úthálózaton folyó munkáknál a megkezdett építések koncentrált folytatása és a befektetett eszközök mielőbbi aktiválása megtörténjen;

– a pénzeszközökkel való hatékony gazdálkodás érdekében az eddig kis befektetést igénylő munkák folytatására nem kerül sor, új beruházás nem kezdődik el;

– a lehető legnagyobb mértékben csökkenjen a 7. ötéves tervidőszaki determináció;

– arányaiban is jelentősen csökkenjen a járulékos munkák és a nem közvetlenül a forgalmat szolgáló létesítmény építések volumene;

– az úthálózat állagmegóvását célzó fenntartás és üzemeltetés alapfeltételét képező telepfejlesztések és gépbeszerzések elsősorban a takarékos tüzelőanyag-felhasználás, a hulladék- és melléktermék-hasznosítás, az energiatakarékos technológiák alkalmazásának elősegítésével valósuljanak meg;

– az előkészítés, kutatás célcsoporton belüli csökkentett mértékű előirányzása mellett a fenntartáshoz kapcsolódó tételek finanszírozása a fenntartási keretből történjen.

2.3. *A 6. ötéves terv fejlesztéseinek jogcímenkénti áttekintése, a naturáliák teljesítései*

Alapvető tény, hogy a csökkenés fejlesztési része 1981–1983 között döntően az autópálya-építéseket sújtotta. Ennek ellenére azonban az előirányzott forgalomba helyezések megtörténtek (38,3 km autópálya és 3,5 km félautópálya). Átadásra került az M1 autópálya Bicske–Tatabánya, valamint az M3 autópálya Hatvan–Gyöngyös Ny. közötti szakasza és elkészült az M1 félautópálya Törökbálint–Bia között, valamint az M3 autópálya Felszabadulás úti csomópontja. A naturális tel-

jesítés annak árán volt lehetséges, hogy 1982-ben leállításra került az M3 autópálya Gyöngyöst elkerülő szakaszának építése, és az M1 Bia–Bicske, valamint az M5 Budapest–Örkény szakaszon lassítás történt az építésben.

A célcsoportban 1984–1985. évekre reálisan számba vehető mintegy 2,6 Mrd Ft költségvetési előirányzatot és mindkét autópályán a rész-üzembehelyezés elvét figyelembe véve, két év alatt összesen kb. 1,4 Mrd Ft-ot szükséges a gyorsforgalmú úthálózat fejlesztésére fordítani. Ezzel biztosítani lehet az M1 autópálya Herceghalom–Bicske közötti és az M5 félautópálya Budapest–Örkény közötti szakasza 1985. év végi üzembe helyezését. Ez az előirányzat megalapozza a folyamatos továbbépítés feltételeit, és elősegíti a 7. ötéves terv első felében – az úthálózati és forgalmi szempontból elsőrendű érdekeket képviselő két nyomvonalon – Bia és Herceghalom, illetve Örkény és Kecskemét közötti szakaszok megépítését.

A mielőbbi átadások érdekében a műszaki tartalom, illetve szolgáltatási szint csökkentését kellett előirányozni. Ez azt jelenti, hogy egyes létesítmények (üzemanyagtöltő állomás, parkoló-pihenőhelyek, keresztező utak, növénytelepítés, üzemi épületek, fenntartó géppark) az autópálya-szakaszok üzembe helyezése után készülnek el. Az M5 autópályát érintően a fővárosi bevezetés tervezett kiépítését át kellett ütemezni és az autópálya forgalomba helyezési határidőivel összehangolni. Ennek megfelelően 1985 végén a végleges 2 × 3 sávos autópályát fél keresztmetszettel, 1987-ben teljes egészében üzembe helyezik. Fentiek figyelembevételével 1985. év végéig a 6. ötéves terv folyamán a tervezett 129 km-rel szemben 95 km gyorsforgalmú út megépítése várható, 5,7 Mrd Ft helyett mintegy 4,3 Mrd Ft ráfordítással.

Az útkorszerűsítéseknél az 5. ötéves tervben megkezdett létesítmények mintegy 1,9 Mrd Ft összegben húzódtak át a 6. ötéves tervidőszakra. E munkák többsége 1983. év végéig befejeződött. Az eddig elkészült legjelentősebb munkák Pécs, Eger, Miskolc átkelési szakaszai voltak. Ezenkívül néhány főútvonalon koncentrált korszerűsítés és városi elkerülő szakaszok építése emelhető ki. 1981–1983 között az időarányosan tervezett naturáliák teljesültek, bár az előre látható csökkenések miatt a tervidőszak közepén megkezdésre tervezett, nagy fajlagos költségű átkelési szakaszok (Ózd, Győr, Keszthely, Siófok) helyett kisebb fajlagos költségű szakaszok korszerűsítése valósult meg az állagmegóvási koncepcióhoz illeszkedve. Az 1981–1983. évek legfontosabb naturáliái a következők: útkorszerűsítés 85 km, bekötőút 50 km, hídkorszerűsítés 1370 fm.

A következő két évben a megkezdett munkák befejezése a cél. Ezek között jelentősebb pénzügyi ráfordítással jár a 46. út törökszentmiklósi átkelési szakasza befejezése, a 7. sz. főút Nagykanizsát elkerülő szakasza, a 61. út Kaposvár-tüskevári felüljárója és a 87. út Szombathely Tolbuhin úti csomópont korszerűsítése.

Az útkorszerűsítésre előirányzott 120–140 km naturális teljesítés a 6. ötéves tervben várhatóan mintegy 110 km-re csökken.

Az új bekötő- és összekötő utak létesítése az áru- és személyszállítás, valamint a termelői igény kielégítése révén az útrövidülés miatt energiamegtakarítást eredményezett. A terv időarányos előirányzataival szemben pénzügyi és naturális túlteljesítés történt. Ezt az érdekelt tanácsi és mezőgazdasági szervek többlet-költségviselésével lehetett megvalósítani, ami azonban 1984–1985. évre már nem tervezhető. Összességében a tervidőszakban 60–65 km új út építése valósult meg.

A hídépítésekre és -korszerűsítésekre – az 1981–1983. évi naturáliák teljesítése céljából – az átlagot meghaladó áremelkedések miatt a tervezettnél nagyobb összeget kellett biztosítani.

A főhálózati hidak teherbírás- és szélességnövelő építési programja keretében elkészült a dobozi Kettős-Körös-híd, az akasztói Zagyva-híd és a nagyhidak közül megépült a csongrádi Tisza-híd.

1984–1985-ben a legjelentősebb munkák: a hidasnémeti Hernád-híd, a békési Kettős-Körös-híd, a 6. sz. főút Sió-hídja, a 8. sz. főút vasvári felüljárója és a 85. út abdai felüljárója. A tervezett hídprogram ötéves tervi előirányzatával szemben kb. 350 fm elmaradással kell számolni, ami olyan fontos munka megindítását hiúsította meg, mint a polgári Tisza-híd. Összességében a tervidőszakban az előirányzott 2140 fm helyett mintegy 1800 fm híd építése, illetve korszerűsítése fejezhető be.

A műszaki tervezés, előkészítés, útfenntartó telepek korszerűsítése és gépbeszerzés volumene 1981–1983 között a tervezettnél mintegy 30%-kal magasabb Ft-értékben realizálódott. A felsoroltakon belül külön kiemelést érdemelnek a telepfejlesztések és a gépbeszerzések.

A telepfejlesztéseknél olyan új igények jelentkeztek, mint az energiatakarékos technológiák bevezetéséhez szükséges keverőtelepek létesítése, a fűtésrekonstrukciók, a telepen belüli üzemanyag-tárolók és kimérőkutak létesítése stb. 1984–1985-ben e téren – a tervidőszak első három évének átlagos évi 200 M Ft nagyságrendű ráfordításával szemben – évi mintegy 100 M Ft-os előirányzat tervezhető.

A gépesítésfejlesztés 6. ötéves tervi koncepcióját – figyelemmel a fenntartógép-állomány 1980. évi mintegy 2,3 Mrd Ft-os értékére és annak 60%-os használhatósági fokára – elsősorban a közúthálózat üzemeltetési szintjének megtartása és a fenntartási tevékenység minőségének javítására való törekvés határozta meg. Ennek megfelelően a gépesítéspolitika a burkolatfenntartásban bevezetett energiatakarékos és új technológiákhoz, a vízelvezető rendszer és földmű fenntartásához, a növény- és környezetvédelem igényeihez, valamint a téli útüzemeltetési feladatokhoz igazodott. Az importkorlátozás miatt szükségessé vált a tőkés eredetű eszközhordozó géppark hazai kiváltásának megszervezése is.

1981–1983 között az előirányzatok mintegy 85%-ban realizálódtak. A 6. ötéves terv hátralévő két évében a teljes célcsoportos keret átlagos csökkenési mértékét meghaladóan szükségessé vált a gépbeszerzések visszafogása, amely azonban az állomány használhatósági fokának romlását idézi elő, és az állagmegóvási politika megvalósítását nehezíti.

Összefoglalásként abból kell kiindulni, hogy a 6. ötéves terv előirányzatainak meghatározása során az Állami Tervbizottság előzetesen az „alsó" változatot hagyta jóvá, amely a szerény mértékű fejlesztéshez és az állagmegóváshoz lett volna elegendő. Az 1981–1983. években ezen összegből is mintegy 10% elvonásra került, ami az áremelkedéseknek a tervezettet meghaladó mértékével együtt rontotta az egyébként sem kedvező helyzetet. A 6. ötéves terv első három évében bekövetkezett – népgazdasági átlagon mozgó – csökkentéseket csak az útépítések és -korszerűsítések, valamint a fenntartás műszaki tartalmának mérséklésével lehetett ellensúlyozni (rövidebb élettartalmú burkolatok építése, fenntartás színvonalának csökkentése).

Az 1984. évre előirányzott – és az 1985-ben várható – költségvetési juttatás nagymértékű csökkentése az alágazati koncepció megváltoztatását és rövid távú, több esetben kényszermegoldást eredményező döntések meghozatalát teszi szükségessé. Így a már megkezdett beruházások egyszerűsített tartalmú befejezésén túlmenően új építés indítása nem lehetséges, és a fenntartás elégtelensége miatt folyamatosan számolni kell a burkolatállapotok romlásával. A könnyű burkolattal ellátott útszakaszok nagyobb hosszban történő hirtelen tönkremenetele is bekövetkezhet kedvezőtlen téli időjárás és a nagy tengelynyomású teherforgalom együttes hatására. A fejlesztések lelassítása növeli a zsúfolt útszakaszok hosszát, emeli a balesetveszélyt és jelentős energiatöbblet felhasználásával jár.

Az 1984–1985. években az évenként tervezhető mintegy 1,3 Mrd Ft-os beruházási keret arra alkalmas, hogy évenként 8–9 km autópálya épüljön, 15 km út korszerűsítése szerényebb tartalommal valósuljon meg, és a folyamatban lévő telepfejlesztések befejeződjenek, valamint kismértékben cserélődjön a géppark.

A fejlesztések (autópályák + egyéb utak) mindössze kb. 20-25 km évenkénti építése a közúthálózat egészét tekintve az 1‰-et sem éri el. Ugyanakkor a közúti összforgalom – a folyamatos megfigyelésekből származó adatok alapján – 1980–1983. között egységjármű/nap-ban országosan mintegy 12,6%-kal növekedett a burkolat tönkremenetele szempontjából elsődlegesen figyelembe veendő nehéz teherforgalom 20%-os emelkedése mellett. A forgalom igényeinek meg nem felelő teherbírású útvonalak hossza 13 000 km-re nőtt. Kapacitáselégtelenség jelentkezik Budapest agglomerációs térségében és több vidéki város átkelési szakaszán.

Fentiek arra utalnak, hogy a szállítókapacitások és a pálya közötti egyensúly megbomlott. Mindez azt vetíti előre, hogy a forgalom igényeivel arányos fejlesztések elmaradását csak fokozott fenntartással lehet némileg ellensúlyozni, de ez sem oldja fel a kapacitáshiányokból adódó – csak fejlesztéssel megoldható – torlódásokat, kialakuló balesetveszélyes helyzeteket.

3. A szakágazati költségvetés keretében megvalósuló fenntartások

Az útfenntartást is egyre jobban érinti a szállítási költség és bitumenár növekedéséből eredő költségnövekedés, valamint a költségvetési források csökkentése. Ennek következtében szükségszerű, hogy az eddigieknél jobban koncentrálva és objektívebb mérési alapokra helyezve valósuljon meg a fenntartási munka. Ezt a célt szolgálja az ún. műszaki megfelelőségi vizsgálat is, amelynek céljait és eredményeit részletesen a melléklet tartalmazza.

A 6. ötéves tervidőszakban – az utak műszaki állapotvizsgálatának eredményei és a pénzeszközök egybevetése alapján – a fenntartás, a közúthálózat állagmegóvásának biztosítása kapott kiemelt szerepet. Az állagmegóvási tevékenységben a fő hangsúly a forgalom mintegy kétharmadát lebonyolító főutakra esik.

A forgalom biztonságának, folyamatosságának elősegítése, javítása céljából – szintén a megfelelőségi vizsgálatra támaszkodva – előtérbe kerültek a lokális, kisebb volumenű építések (csomópont átépítése, buszöböl kialakítása, kapaszkodósáv építése, hídjavítás stb.). Ezek a beavatkozások viszonylag kis költséggel hosszabb szakaszokon tudják a forgalmi körülményeket javítani. Az előző célok

fontos eszközrendszere az olyan új technológiáknak a kialakítása és bevezetése, amelyek előtérbe helyezik a takarékosságot, az olcsóbb helyi anyagok, a mellék- és hulladéktermékek felhasználását. Ugyancsak ebben a körben kell megemlíteni a burkolaton kívüli földmunkák végzésének bővítését – a megfelelő gépesítés végrehajtásával –, amely a víztelenítést javítva szintén az utak romlási folyamatát késlelteti.

Az előzőekben vázolt és indokolt fenntartási tevékenységből 1981–1983-ban néhány jellemző érték:

Burkolatmegerősítés	1981	861 km
	1982	805 km
	1983	750 km

A 6. ötéves tervidőszakra előirányzott kb. 6000 km-ből – az áremelkedések és a források csökkenése miatt – várhatóan csak 3500 km teljesül.

Kapaszkodósávok	évi kb.	70-80 M Ft
Csomópontjavítások	évi kb.	100-150 M Ft
Hidak javítása	évi kb.	200-250 M Ft
Burkolatfelületet javító felületi bevonások	évi kb.	20 millió m^2
Vízelvezető árkok javítása	évente az árkok kb. 8%-án	
Padkák javítása	évente a padkák kb. 25-30%-án	

A fenntartási tevékenység arányának növelése mellett az utak téli és nyári üzemeltetésének (síkosság elleni védekezés, téli szolgálat, burkolatjelfestés, útellenőrzés stb.) az elmúlt években kialakult színvonalát az alsóbbrendű úthálózaton csökkenteni kellett. Az éves fenntartási igények megalapozottabb számítása és a szükséges keretek megbízható megállapítása céljából a Közlekedési Minisztérium az országos közutak nettó/bruttó értéke, valamint a forgalmi terhelések – mint kiinduló adatok – alapján számítási módszert készít.

4. Az úthálózat várható állapotának bemutatása a 6. ötéves terv végén. A megfelelőség a forgalom igényeitől függő – még eltűrhető – minimális követelményszint és az utak meglévő jellemzőinek összehasonlítása

A 6. ötéves tervidőszak végén várható állapotokra az 1980. évi megfelelőségi vizsgálat adataiból, a rendelkezésre álló költségvetési keretekből és az eddig megvalósított beavatkozások mennyiségéből lehet következtetni, a következő főbb jellemzőknél:

Vonalvezetés:

Nem lehetett fő szempont a jellemzők javítása a magas fajlagos költség és a nagy igény (kb. 1500 km) miatt, így csak egyéb beavatkozásokkal kapcsolatban került sor e területen szerény javításra, amelyeket meghalad a forgalomnövekedésből eredő igénynövekedés.

Keresztmetszet:

– Forgalmi sávok száma. Az 5,0 m-nél keskenyebb utak kis volumenű szélesítése következtében az alsórendű utakon mintegy 600 km-rel nőtt a két forgalmi sávú utak hossza. Ezt azonban a főutakon a forgalomnövekedés következtében fokozódó forgalmisáv-hiány lényegesen meghaladja, így összességében a nagy forgalmú főutakon romlik a helyzet.

– Burkolatszélesség. A megfelelőségi vizsgálat megállapítása szerint 25 millió m^2 volt a szélesítési igény. Az elmúlt 3 évben mintegy 4 millió m^2 szélesítés történt, várható további 1 millió m^2, elsősorban az egy forgalmi sávú utakon. Ennek ellenére a forgalomnövekedés hatására a szélesítési igény 28 millió m^2-re nő. Ez úgy értelmezendő, hogy a 4,0 m-nél keskenyebb burkolatszélességű utakon 3000 km-es hosszon a forgalom fejlődése a tervidőszak végére eléri azt az értéket, amely 6,0 m széles burkolat megépítését indokolja.

– Autóbuszmegálló-öblök. A több mint 1000 db buszöböl kialakításával a kiépítettség kismértékben javult: 26,4%-ról 30,9%-ra. A kis beavatkozások előtérbe kerülésével kis javulás várható.

– Kapaszkodósáv. 3 év alatt mintegy 60 km kapaszkodósáv épült. Ez az ütem sem tudott lépést tartani a forgalom növekedéséből eredő igénynövekedéssel. A lokális beavatkozások keretében a kapaszkodósáv-építési munkák további fokozásával – az ötéves terv végéig összesen kb. 80 km építéssel – a szinten tartás várható.

Burkolat:

– Teherbírás. A tervidőszak elején az azonnal és az öt éven belül megerősítendő utak hossza 13 000 km volt. A burkolatmegerősítések csökkenéséből következő várható beavatkozási mennyiséget figyelembe véve a nem megfelelő teherbírású utak hossza várhatóan 1600 km-rel nő. Ezen belül azonban szinten marad a jó minősítésű utak hossza, de nő a rendkívül sérülékeny, a tavaszi nedves időszakra érzékeny alsórendű utak hossza. Ezeken az utakon a kedvezőtlen időjárási és csapadékhelyzet következtében a tavaszi burkolatromlások kialakulhatnak.

– Burkolatállapot. A burkolatfelület a most már szinte hagyományos, elég nagy volumenű – évi kb. 20 millió m^2 – felületi zárások ellenére is romlott. Négyévenként beavatkozási ciklust feltételezve évi kb. 27 millió m^2 beavatkozási igény lenne indokolt. Összességében a szinten maradás vagy további kis ütemű leromlás várható, különösen az alsórendű utakon. Kiemelendő, hogy a közlekedő által is érzékelhető burkolatfelület minősége kedvezőbb, mint a mérésekkel megállapított teherbírási érték. A felületi bevonásokkal egy kedvezőtlen teherbírású út is rövidebb ideig megfelelő felületi tulajdonsággal rendelkezhet, ami lassítja a leromlási folyamatot. Végleges megoldásnak azonban nem tekinthető.

Csomópontok:

A lokális beavatkozások hatására – elkészült 140 db felállósáv, az igény kb. 10%-a, valamint 150 db kisebb beavatkozás – szerény javulás kezdődött.

Hidak:

A hidak szélességének megfelelősége javult, a teherbírás megfelelősége némileg romlott.

Az utak bruttó értéke érzékelteti a közúthálózat arányát a nemzeti vagyonban, míg a nettó/bruttó arány tájékoztatást ad az utak fizikai-erkölcsi avultságáról.

Az országos közutak (1981. I. 1.) bruttó értéke	212,7 Mrd Ft
Terület-igénybevételi értéke	38,8 Mrd Ft
Az útépítéssel kapcsolatban megvalósuló, de máshoz aktivált érték (közművek, áttelepítés stb.)	49,3 Mrd Ft
Az utak teljes értéke	300,8 Mrd Ft
Az országos közutak nettó értéke	143,3 Mrd Ft

A bruttó és nettó érték különbségének – 69,4 Mrd Ft – beépítése azt jelentené, hogy az utak [azt] az eredeti műszaki állapotukat érnék el, amelyek azonban már a minősítéskor sem feleltek meg a forgalom igényeinek. A megfelelőségi vizsgálat szerinti, a forgalom mai igényeit is kielégítő beavatkozások becsült értéke 90 Mrd Ft lenne.

A 6. ötéves tervben biztosított korszerűsítési és fenntartási keretek mellett évi 1%-kal romlik az országos közutak fizikai-erkölcsi állapota. A romlás megállításához a jelenlegi szintet legalább évi 2 Mrd Ft-tal meghaladó korszerűsítési-fenntartási költségvetési juttatásra lenne szükség.

5. A városközi autópálya-hálózat I. ütem áttekintése és a további elgondolások az úthálózat fejlesztésére

Az ÁTB 5014/1981. sz. határozatával módosította az autópálya-építés I. fázisa beruházási programját, és előírta 1977–1990 között közel 250 km gyorsforgalmú út üzembe helyezését, 16 Mrd Ft-os költség-előirányzattal. 1985 végéig az eddigi és a várható teljesítményeket figyelembe véve ebből 175 km valósul meg. A tervezetthez viszonyítva időarányos pénzügyi előirányzatnál 1,5 Mrd Ft-tal alacsonyabb a felhasználás és 34 km-rel kevesebb az építés.

Az előzőekből következően ma már világosan látható, hogy a jóváhagyott építési ütemből olyan mértékű az elmaradás, amely a célkitűzések átértékelését indokolja. Ezen túlmenően azonban további, ennél nyomósabb indok a módosításra az, hogy a beruházási javaslatban olyan szakaszok megépítése is szerepel, amelyek szükségessége ugyan továbbra is fennáll, de sorolásuk a forgalmi igények átrendeződése miatt megváltozott, és más szakaszok előtérbe kerültek.

Műszaki-gazdasági számítások szerint már napjainkban is feszítő igényként jelentkezik a fővárost megkerülő, új dunai hídátkelést is magában foglaló útvonal, az M0 autópálya M1 és M5 autópályák közötti szakaszának, valamint a hozzá tartozó forgalmi kapcsolatoknak és a szükséges útkorrekcióknak (pl. 6., 51. utak) a fővárosi fejlesztésekkel összehangolt megvalósítása.

Az M0-s autópálya építését alapvetően indokolja a főváros elkerülésének szükségessége, a honvédelem, a környezetvédelem (légszennyezés és zajártalmak) szempontjai, az e szektorban jelentkező mintegy 30 ezer egységjármű/nap forgalmi igénye és az évi kb. 5000 t üzemanyag-megtakarítás. Rendkívül lénye-

ges indok az M0-s építésének megkezdésére még az, hogy hosszú ideig nem tarthatók az építési tilalmak, és a fenntartott sáv esetleges beépítése többletköltséggel, az autópálya megvalósításának akadályoztatásával járna együtt. Az építés népgazdasági jelentőségét növeli az, hogy a világbanki projektek között is számításba vehető az M0-s autópálya építése, valamint a hozzá kapcsolódó építő- és fenntartógép-beszerzés. Amennyiben az autópálya-építés I. ütemét az 1981. évi ÁTB-határozatnak megfelelő műszaki tartalommal kellene megvalósítani, ez azt jelentené, hogy az M0-s autópálya építése csak 1990 után kezdődhetne meg.

Következésképpen az M0-s autópálya építésének 7. ötéves tervi megindítása érdekében az I. ütem olyan módosítását szükséges végrehajtani, hogy csak a megkezdett építések fejeződjenek be (M1 autópálya Bia–Bicske és M5 autópálya Bp.–Kecskemét É.), és ne induljanak meg az M1 autópálya Győrt, az M3 félautópálya Gyöngyöst és az M5 félautópálya Kecskemétet elkerülő szakaszainak építései. Ezzel lehetővé válna az I. ütem lezárása (3. sz. térkép) a 7. ötéves tervben.

E megoldással a 7. ötéves tervre áthúzódó munkák költségigényét az M5 kiépítési változataitól függően (a 2 x 2 sávos nyomvonal Kecskemétig történő megépítése vagy annak elmaradása) 1981. évi bázisáron 2,1–2,6; folyó áron mintegy 3,2–3,8 Mrd Ft-ra lehetne korlátozni, elősegítve ezzel azt, hogy a tervidőszak során 2–2,5 Mrd Ft-os költség-előirányzattal meginduljon az M0-s autópálya M1–M5 közötti szakaszának építése. Ezzel a programmal összességében a VI. ötéves tervidőszaki várható teljesítésekhez viszonyítva mintegy 60%-os lenne a naturális és 80%-os (nagyobb fajlagos költségek) a pénzügyi előirányzat. Emellett elkészülhetne az M0-hoz tartozó Duna-híd is.

Ez a megközelítés illeszkedik a népgazdaság 1986–1990. évi fejlődésére vonatkozó előzetes gazdaságpolitikai elgondolásokhoz, amely szerint a 7. ötéves terv fejlesztési előirányzatai – 1981. évi árakon számolva – várhatóan elmaradnak a 6. ötéves terv fejlesztési lehetőségeitől.

E körülményekhez alkalmazkodva az út-, hídkorszerűsítés és az egyéb kapcsolódó fejlesztések területén 110–140 km-es naturáliával és egy Tisza-híd építésével lehet számolni. A 6. ötéves tervvel összehasonlítva (170–180 km) ez mintegy 70%-os szintet jelent.

Az erőteljesen csökkenő lehetőségek megkövetelik, hogy az elgondolások konkrét fejlesztésekkel történő kitöltése során azok a munkák kapjanak prioritást, amelyek segítséget nyújtanak a feszültséggócok (forgalmi torlódásokat okozó helyek, balesetveszélyes körülmények számának csökkentése stb.) felszámolásában. A módszereket tekintve különös hangsúlyt kell helyezni a megkezdett munkák befejezésére és a nagyfokú koncentrációra.

A prioritások tartalmi kitöltésére már az 1984. I. félévben elkészülő „A közlekedési hálózatok fenntartása, korszerűsítésére és fejlesztésére" című műszaki-gazdasági koncepcióban sor kerül.

A fentiek alapján kérem a következő határozati javaslat elfogadását.

6. Határozati javaslat

1. Az Állami Tervbizottság tudomásul veszi az országos közforgalmú úthálózat fejlesztése elnevezésű célcsoport 6. ötéves tervidőszakra vonatkozó összevont beruházási javaslatának várható teljesítéséről és a városközi autópálya-hálózat I. építési ütemének kivitelezéséről szóló beszámolót. Megállapítja, hogy a Közlekedési Minisztérium a csökkenő források mellett az éves népgazdasági terveknek megfelelően hajtotta végre a célcsoportos beruházásait. Tudomásul veszi, hogy az M3 autópálya Gyöngyöst elkerülő szakaszának építését a minisztérium 1982. évben leállította.

2. Az Állami Tervbizottság tájékoztató jelleggel tudomásul veszi, hogy a városközi autópálya-hálózat továbbépítése során az M0 autópálya építése kerül előtérbe, emellett vizsgálatok folynak az M5 félautópálya autópályává való továbbfejlesztésére vonatkozóan.

3. A közlekedésépítés és -fenntartás konvertibilisdeviza-szükségletének biztosítására, ill. az M0-s autópálya egy szakaszának építésére vonatkozóan aktualizálni kell a nemzetközi pénzintézetektől felvehető hitelek körét és műszaki tartalmát.

Felelős: közlekedési miniszter
Határidő: 1984. június 15.

Pullai Árpád

A Közlekedési Minisztérium által az Állami Tervbizottság részére benyújtott előterjesztés az országos közforgalmú úthálózat fejlesztése, a fenntartás megvalósításának helyzete tárgyában, 1984. április. MOL XIX–H–1–pp. 15. 358. doboz. 00129/2/1984. 20 gépelt oldal. Térképmelléklet nélkül közöljük.

67

A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS SZÍNVONALA

1984. június 15.

Az 1980-as évek közepére az autóbuszokkal végzett közhasználatú távolsági személyszállítás teljesítménye jelentősen meghaladta a vasútét. A vasút helyett immár a Volán-járatok kapcsolták össze Magyarország településeit. A közlekedési vállalatok által nyújtott szolgáltatásokban eltűntek a regionális különbségek. Az életszínvonal stagnálása és a menetjegyárak emelkedése a távolsági közlekedésben is éreztette hatását. A Minisztertanács 1984. évi munkaprogramjában szerepelt a személyszállítási szolgáltatások színvonalának vizsgálata. A minisztertanácsi előterjesztés szövegtervezetét a közlekedési tárca érintettjei egy miniszteri értekezleten vitatták meg. Az előterjesztő Ivány Árpád volt. A július 4-ei miniszteri értekezlet az előterjesztés átdolgozása mellett döntött. Az átdolgozott s immáron 22 oldalra bővített előterjesztést 1984. október 24-én Urbán Lajos felterjesztette, s a Minisztertanács 1984. november 8-ai ülésén megtárgyalta. A két szövegvariáció közül közlésre a keresetlenebbül fogalmazó, a miniszteri értekezleten megtárgyalt, majd átdolgozott első változatot választottam.

Előterjesztés a miniszteri értekezleten

A Minisztertanács 1984. I. félévi munka- és ellenőrzési tervéről szóló 3374/1983. (7. 21.) MT sz. határozatában – II. félévre tervezett – előterjesztési kötelezettséggel szerepel „A személyszállítási szolgáltatások színvonalának vizsgálata". A vizsgálatot alapvetően 1983. évre vonatkozóan végeztük el, összevetve a 6. ötéves terv elképzeléseivel és lehetőség szerint figyelembe véve az 1984–1985. évi, valamint a 7. ötéves tervidőszaki előirányzatokat is. A vizsgálat alapvetően a hálózati ellátottság, a járatsűrűség, a közvetlen (átszállás nélküli) eljutási lehetőségek, az utazási és eljutási idők, a kényelem, a menetrendszerűség, az utaskiszolgálás, a forgalombiztonság és a díjszint alapján történt.

II. Összefoglaló értékelés

A személyszállítási szolgáltatások színvonala a lakosság széles körét érintő – közérzetét lényegesen befolyásoló – kérdés, annak milyenségéhez – különösen az alapellátás területén – komoly egyéni és népgazdasági érdek fűződik (pl. munkába járás, kistelepülések népességmegtartó erejének fokozása stb.). Hazánk 3066 települése közül 3064 van bekapcsolva a közlekedési hálózatba. Mindössze tehát két település közhasználatú közlekedése megoldatlan. Ezek közül Felsőszenterzsébetnek 29, Nemesmedvesnek 15 lakosa van.

Tömegközlekedési eszközökön 1983-ban naponta közel 11 millió utazás történt. Az egy lakosra vetített utazási teljesítmény meghaladta a 9000 utaskilométert. Az egyéni közlekedés fajlagos teljesítményértéke 5300 utaskilométer/fő, a tömegközlekedés teljesítményei egy lakosra vetítve 3700 utaskilométert tettek ki. Hazánkban a személyszállítással foglalkoztatottak száma meghaladja a 140 000 főt.

A színvonalvizsgálatnak különös időszerűséget ad az a tény, hogy az életszínvonal stagnálása mellett végrehajtott távolságitarifa-emelés és kedvezményszűkítés, valamint a fogyasztási szerkezetben bekövetkezett változások hatására a távolsági – döntően a szabadidő-forgalommal kapcsolatos – utazások erőteljesen visszaestek.[1] Ez lényegi módosulást jelentett a 6. ötéves tervidőszak eredeti elképzeléseihez képest, és magával hozta az utasok színvonalbeli elvárásainak fokozódását. Mivel a mennyiségi igények érdemi növekedésével a 7. ötéves tervben sem számolhatunk, viszont a utazóközönség fokozott minőségi követelményei máris adottak, aktuális a lehetőségek és elvárások számbavétele.

Az 1970-es évtizedben a személyszállítási szükségletek dinamikus növekedése mellett is a közlekedés egészében jelentősen fejlődött a szolgáltatás színvonala. Ez a fejlődés azonban elsősorban az ellátottság mennyiségi növekedésének, valamint a járműrekonstrukciónak a következménye volt.[2]

A 6. ötéves terv első három évében a megyék döntő többségében kismértékben tovább javultak a közlekedési körülmények. Ebben a tényleges fejlődés mellett a szükségletek növekedésének mérséklődése, majd a tarifaemelés hatására bekövetkezett csökkenés is közrejátszott (mérséklődött a zsúfoltság). A meglévő ellátottsági hiányosságok mellett a gondokat fokozza, hogy a fejlesztési, településszerkezeti módosításokra vonatkozó döntések meghozatala előtt (ipartelepítés, iskolakörzetesítés, közigazgatás átszervezése stb.) általában nem mérlegelik az utazási szükségletekre gyakorolt hatást, a kielégítési lehetőségeket.

Az ország egyes területegységeit vizsgálva megállapítható, hogy a közlekedési vállalatok által nyújtott szolgáltatásokban nincs jelentős eltérés. A topográfiai és településszerkezeti, valamint az ebből következő közlekedési hálózati viszonyok miatt természetesen nem lehet azonos a helyzet az ország egész területén.

A nemzetközi forgalomban utazók háromnegyed része egyéni közlekedési eszközökön, egynegyede közhasználatú eszközökön utazik. A vasút részesedése a forgalomból fokozatosan csökkent, ami elsősorban a nem kielégítő utazási körülmények, valamint a légi és közúti közlekedés elszívó hatása miatt következett be. A légi utasszállítás színvonalában gondok a földi kiszolgálásban voltak. A Ferihegyi repülőtér rekonstrukciója ugrásszerű változást hoz a közeljövőben ezen a téren.[3]

---

1 A közlekedésben a személyszállítási tarifák példátlanul hosszú ideig változatlanok maradtak. A helyközi, távolsági forgalomban 1951 óta, a helyi forgalomban 1966 óta gyakorlatilag nem változtak a díjak. Az összes fogyasztói árkiegészítés harmadát a személyszállítás támogatására (1981-ben 17-18 milliárd Ft) fordították. Az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága 1981. november 5-ei ülésén foglalkozott a közlekedési szolgáltatások ár- és támogatási rendszerével. (MOL M–KS 288. f. 15. cs. 433. ő. e.) 1982. szeptember 1-jétől a vasúti és közúti távolsági személyszállítási díjakban mintegy 100%-os áremelkedést vezettek be.

2 A vasútijármű-rekonstrukcióról, ill. az ezzel kapcsolatos beruházási nézeteltérésekről vö. Arató Károly: A vasút személykocsi szükségletének számítása, az Országos Tervhivatal és a KPM 1966–1970. évi beszerzési változatainak elemzése, 1966. január 5. (MOL XIX–H–1–c 33. doboz 0044/1966.) Az autóbusz-állomány rekonstrukciójával a Minisztertanács 3309/1973. (augusztus 2.), a 2008/1974. (március 6.) sz. határozatai, valamint az Állami Tervbizottság 2251/1973. sz. állásfoglalása foglalkozott.

3 1985-ben felavatták a Ferihegy II. terminált.

Távolsági közlekedésben a nemzetközi mércével mérve magas ellátottsági szint (elsősorban a közúti közlekedésben) mellett a technikai felszereltségből, valamint a hálózat színvonalából eredően általában az európai középmezőnyben helyezkedünk el.

Súlyos gond az utazási körülmények kulturáltsága, a járművek és utasforgalmi helyiségek tisztasága, elsősorban a vasúti közlekedésben. A MÁV szolgáltató jellegének erősödése és tevékenységének szolgáltatáscentrikus fejlesztése, valamint a kereskedelmi szemlélet előtérbe helyezése meghatározó változást hozhat. A súlyos elmaradások felszámolása azonban csak a fejlesztési lehetőségek egyidejű bővítése esetén valósulhat meg. Az utasok döntő hányada kifogásolja az utazás kényelmét csúcsidőszakokban a vasúti és autóbusz-közlekedésben, illetve erőteljes igény jelentkezik az autóbusz-közlekedés járatgyakoriságának általános növelése iránt. Érzékelhető változás a kapacitások bővítésével lenne elérhető.

A helyi tömegközlekedésben az utazási igények emelkednek, és növekvő tendenciával kell számolni a jövőben is. A szolgáltatások színvonalát – nemzetközi összehasonlításban is – jónak minősítjük. Az igények kielégítését jelentős fejlesztések és beruházások szolgálták. Ezek hatékonyságát szervezési intézkedésekkel is növelni lehetett. Ma már azonban a városi közlekedés forgalomsűrűsége következtében a folyamatos üzemeltetés is egyre nagyobb feladatot jelent. Ebből adódóan előtérbe került a különböző technikai segédberendezések és a számítástechnikai módszerek alkalmazása. Változatlanul érvényesül a tömegközlekedés elsőbbségét kimondó alapelv. Az elért eredmények mellett azonban – egyes időszakokban és területrészeken – számos feszültség jelentkezik, amelyek feloldásának módszerei általában ismertek, a megoldás anyagi feltételei viszont zömében hiányoznak.

A közlekedési vállalatok igyekeznek a szolgáltatási színvonal emelése érdekében minden lehetséges eszközt megragadni. Erre azonban – szűkös anyagi forrásaik és munkaerőgondjaik miatt – lehetőségük meglehetősen korlátozott. Ennek következtében a szolgáltatások színvonalának emelésében – a korábbi eredményekhez képest – lényegesen jobb helyzet nem következett be. Reális szemlélet mellett a közeljövőt illetően sem számolhatunk látványos előrelépéssel. A jelenlegi gazdasági körülmények a személyszállítási szolgáltatások további emelését nem, szinten tartását is csak nagy erőfeszítések árán teszik lehetővé.

III. A személyszállítás színvonala

A személyszállítási szolgáltatások vizsgálata a gyakorlatban mindig konkrét személyszállítási módhoz kapcsolódik. Ennek alapján a vizsgálat részletesebb eredményét ennek megfelelően rendszereztük.

Vasúti személyszállítás

1982-ig a vasúton utazók száma – közel két évtizedre visszamenően – évi 2-3%-os ütemben, az utaskilométer-teljesítménye 1-2%-kal csökkent. A 6. ötéves terv előirányzata azzal számolt, hogy a teljesítménycsökkenés megáll, és a vasúti személyszállítás teljesítménye 1980–1985 között gyakorlatilag szinten marad. Ezzel szemben a távolsági tarifák 1982 szeptemberében végrehajtott 100%-os mértékű emelése, majd a kedvezmények szűkítése miatt, az utaskilométer-teljesítmény ma közel 20%-kal marad el az 1980. évitől. A végbemenő mennyiségiigény-mérséklődés döntően munkanapokon a nem hivatásforgalmi jellegű utazásoknál jelentkezett, miközben az utasok nem kis hányada áramlott át a gyors- és expresszvonatokról az olcsóbb személyvonatokra.

A 7. ötéves tervi előirányzatok a vasúti személyszállításban minimális teljesítményváltozással számolnak (– 1,5 ± 2,3%). 1980–1982 között a közlekedő személyszállító vonatok napi mennyisége növekedett, emelve az ellátás színvonalát. Az utazási igények mérséklődése és a gazdasági megfontolások a vonatok férőhelykapacitásának körültekintő és differenciált csökkentéséhez vezettek. A személyszállító vonatok menetrendszerűsége az utóbbi években valamelyest javult. Jelentősebb javulás a belföldi expresszvonatoknál tapasztalható, de a helyi személyszállító vonatok kivételével minden kategóriában történt előrelépés. Kedvező jelenségként értékelendő a fajlagos késési idők csökkenése. Az utazási sebesség hálózati értéke 2,4%-kal emelkedett. Ennek mértéke – az utasok többségét szállító – helyi vonatokon közel 9%. A zsúfoltság átlagosan 10%-os, és a teljesítmények 1%-os csökkenését összevetve megállapítható, hogy a kiszolgálás mennyiségileg a keresletet meghaladja.

A vonatok és az utasterek tisztasága azonban sok kívánnivalót hagy maga után. A nehézséget ezen a területen – elsősorban a nem gépesíthető munkafolyamatoknál – az általános takarítói létszámhiány okozza. Csak bizonyos mértékig enyhíti a gondokat a több frekventált állomáson felújításra, illetőleg telepítésre került kocsimosó berendezések üzemeltetése. A kocsitisztítást külső vállalatok, gazdasági munkaközösségek és kisiparosok is végzik.

Az utastájékoztatás színvonala általában javult, de egyes helyeken és esetekben nem minősíthető megfelelőnek. A Központi Információs Iroda műszaki berendezéseinek cseréje, illetőleg bővítése javulást eredményez ezen a területen. A nagy forgalmú állomásokon vizuális utastájékoztató berendezések felszerelésére kerül sor. Jelentősen növekedett a hangosbemondók száma, ami egyúttal a biztonságot is szolgálja. A fővárosban és a kiemelt idegenforgalmi körzetekben folyamatos bővítésre került az idegen nyelvű utastájékoztatás. A fali menetrendi hirdetmények naprakészsége sok esetben kifogásolható.

A tervidőszakban a helyjegyköteles vonatok száma nem növekedett. A helyjegy-kiszolgáltatásnál a korábban tapasztalható hiányosságok a létrehozott Központi Helyelosztó Iroda színvonalas működése következtében lényegében megszűntek. Megállapítható, hogy a vasúti személyszállítási szolgáltatások színvonala látványos emelését számos objektív és szubjektív körülmény nehezíti. A vasút az igények módosulását jellegénél fogva kevésbé rugalmasan tudja követni. Ennek egyik alapvető oka – a pálya- és járműfeltételi rendszer javulása ellenére – az egyes munkakörökben állandósult létszámhiány.

A vasút személykocsiparkja a jelentkező mennyiségi és minőségi igények kielégítésére ma még alkalmasnak minősíthető ugyan, de az új beszerzések elmaradása miatt a személykocsipark átlagéletkora emelkedik. Ez ma 15 év. Jellemző, hogy a négytengelyes kocsiállag 8,6%-a már amortizálódott. Ez az arány 1990-ben várhatóan eléri a 30%-ot. A személyszállító kocsik felújításának jelenlegi üte-

me mellett azok második felújítása – a járműjavító-kapacitás szűkössége miatt – nem tekinthető reális feladatnak. Különösen aggodalomra ad okot, hogy a minőség szempontjából meghatározó négytengelyes személykocsi-állomány 4,5%-kal, az ülőhely-kapacitás 1,4%-kal csökkent.

Távolsági közúti személyszállítás

A távolsági és nemzetközi közúti személyszállításra nézve a 6. ötéves terv számítási anyaga 15%-os növekedést irányoz elő. A teljesítmények tényleges alakulása előreláthatólag elmarad a tervezettől. Az 1983. évi személyszállítási teljesítmény 1,5%-kal volt alacsonyabb az 1980. évinél. A jelenlegi megítélés alapján a tervidőszak végére a további csökkenés megszűnése várható. A 7. ötéves tervidőszakra mintegy 2,6-6,4%-os növekedéssel számolunk. A nemzetközi teljesítmények mindössze 1,6%-os részarányt képviselnek.

Az utazási igényeket vizsgálva megállapítható, hogy az 1982. szeptember 1-jei tarifaemelés, az ötnapos munka- és tanítási hétre való áttérés, a 40 órás munkahét bevezetése, valamint az egyes területeken a közigazgatás rendjében történt változás lényeges módosulást okozott. Erre figyelemmel a Volán-vállalatok az alacsony kihasználtsággal közlekedő, gazdaságtalan üzemeltetésű autóbuszjáratok egy részét leállították, illetőleg forgalmukat korlátozták. Ennek következtében a távolsági és nemzetközi járatszám – az 1980. évihez képest – mintegy 5%-kal csökkent. A csökkenés a hivatásforgalmi igények kielégítését és az alapellátást érintő feladatok megoldását nem érintette.

Az utazási igények csökkenése és a vállalati gazdálkodási feltételek változása az utaskiszolgálás színvonalát jelentősen nem befolyásolta. A férőhely-kihasználás összességében csökkent, a zsúfoltság a csúcsforgalmi időszakban sem nőtt. Az ország 3066 települése közül 3048 van bekapcsolva a helyközi autóbusz-közlekedésbe.[4] Minden olyan településen, amely a legközelebbi vasútállomástól vagy megállóhelytől 2 km-nél távolabb fekszik, és a lakosság száma meghaladja a 200 főt, a Volán-vállalatok biztosítják a személyszállítást.

A szolgáltatások színvonalának alakulását jelentősen befolyásolta az a körülmény, hogy az elmúlt időszakban az autóbusz-állomány kicserélődött, típuscsere valósult meg. Az Ikarus 200-as típuscsalád korszerű kialakítása az utazási komfort ugrásszerű javulását eredményezte. A jó műszaki színvonal a megbízhatóságot jelentősen növelte. A menetrendszerűség is javult. A kimaradt járatok aránya 1983-ban 0,5 ezrelék, a késett járatok aránya pedig 2 ezrelék volt.

A szolgáltatások jövőbeni alakulását is jelentősen befolyásolja az amortizálódott autóbuszok aránya. Ez az arány 1983-ban 30% volt. A vállalatok beruházási lehetőségeit figyelembe véve a 7. ötéves tervidőszakban ez az arány az 50%-ot is meghaladhatja, amely már a folyamatos üzemeltetést veszélyezteti.

Az autóbusz-állomány korszerűsítését nem követte az utazási sebesség jelentős emelkedése, mert a forgalomsűrűség növekedése a lehetséges emelés nagy részét felemésztette. Értéke 30–50 km/óra között szóródik. A magasabb műszaki színvonalú eszközállomány hozzájárult a közlekedésbiztonság javulásához. Ezzel összefüggésben megállapítható, hogy ma már minden olyan közúti–vasúti kereszteződés biztosított, ahol tömegközlekedési jármű halad át.

A távolsági autóbusz-közlekedésben az utastájékoztatás jelentősen fejlődött. A új típusú megállóhelytáblákkal együtt egységes menetrendi tájékoztatókat is kihelyeztek. A menetrendek stabilitása az utazási igények jelentős változásának rugalmasabb követése következtében romlott.

Az autóbusz-állomások építésének mérséklődése miatt több helyen állandósult a zsúfoltság, balesetveszély keletkezett. A megállóhely-várakozóhelyek száma kevés, műszaki állapotuk sok esetben kifogásolható. Az autóbuszjáratok kalauz nélküli közlekedtetése a megállóhelyi tartózkodási időket növelte. Ezzel szemben – az átlagos férőhely-kihasználás csökkenése miatt – az utazás kényelmesebb lett. Az autóbuszok tisztaságát és esztétikai állapotát jónak ítéljük; az autóbusz-állomások takarítása szervezetten, naponta történik. A csatlakozások kialakításának színvonala megfelelő.

A különjárati feladatokat a Volán-vállalatok összességében jó színvonalon látják el. Az átlagos utaskiszolgálási színvonalhoz viszonyítva speciálisabb, szélesebb körű szolgáltatásokat nyújtó autóbuszokat azonban a vállalatok – korlátozott fejlesztési lehetőségük miatt – nem szereznek be. Ebből adódóan a turisták igényeit csak alacsonyabb szinten tudják kielégíteni.

Helyi személyszállítás

A 6. ötéves terv számítási anyaga a helyi személyszállítást illetően növekvő igényekkel számol. Ennek mértéke Budapesten évi 1%, az öt nagyvárosban pedig évi 5-7%. Ez a növekedési tendencia várható a 7. ötéves tervidőszakban is, a növekedési ütem mérséklődése mellett (Budapesten kb. 0-1%, a vidéki városokban 13-19% öt év alatt). Az utazási igények kielégítése döntő mértékben autóbuszokkal, Miskolcon és Debrecenben autóbusszal és villamossal, Szegeden autóbusszal, villamossal és trolibusszal történik, míg Budapesten a városi tömegközlekedés valamennyi ágazata üzemel.

A hálózati ellátottságot tekintve 75 településen csak egy-egy vonal üzemel; tíz vagy ennél több vonalból álló hálózata 35 városnak van.[5] A helyi utazási igényeket 11 városban csak a távolsági autóbuszjáratok elégítik ki.

A települések megállóhelyekkel való ellátottságát megfelelőnek minősítjük. A lakosság több mint 80%-a belterületeken 300 méteren, külterületeken pedig 500 méteren belül érheti el a megállóhelyeket. A napi üzemidő Budapesten általában 19-20 óra, de a többi településen is meghaladja a 14-15 órát. Az üzemidő bővítése, helyenként az éjszakai forgalom fenntartása lakossági igényként jelentkezik. Az üzemidőn belül a járatgyakoriságot az utasszám alapján határozzák meg. A gyakoriság növelése a járműbeszerzési gondok miatt nem minden esetben oldható

4 A távolsági autóbusz-hálózatba bekapcsolt települések száma: 1960: 2527, 1965: 2760, 1970: 3052, 1975: 3136, 1980: 3073, 1985: 3048, 1989: 3038. Az 1975 utáni csökkenés csak látszólagos, a települések közigazgatási összevonásából adódik.

5 Vö. Szabadi Farkas–Vajda Miklós: A Volán Tröszt vállalatainak szerepe a magyar városok helyi közforgalmú személyközlekedésében. *Városi Közlekedés*, 1978. 411–415.; Felczán Margit: A magyarországi városok közforgalmú közlekedésének értékelése és fejlesztési feladatai 1–3. *Városi Közlekedés*, 1993. 66–71., 138–152., 197–201.

meg. Az utazási időráfordítást nemzetközi összehasonlítás tükrében is elfogadhatónak minősítjük. A férőhely-kihasználtságot vizsgálva megállapítható, hogy annak értéke a fővárosban közel 30%-ra, a többi településben pedig 48-52%-ra csökkent. E folyamatot kedvezőnek értékeljük, de üteme – a főváros kivételével – nem kielégítő. A csúcsidőszakban közlekedő autóbuszok száma, aránya ugyanis nem változott számottevően. A forgalomszervezési intézkedések és a lépcsőzetes munkakezdés bevezetése enyhítették ugyan a csúcsidőszakban korábban tapasztalható zsúfoltságot, de csak részben pótolhatták az elmaradt járműbeszerzéseket.

Az utazási közérzet javítását szolgálta a korszerűbb járműtípusok forgalomba állítása. Az ülőhelyek aránya, elhelyezése, a zajszint, a szellőzés, a fűtés, az ajtók és lépcsők elhelyezése szempontjából jelentős minőségjavulást jelentett az Ikarus 200 típusú autóbuszok, a Tatra villamosok, az új metró- és HÉV-szerelvények megjelenése.

Az utastájékoztatásban az alapinformációt a megállóhelyeken és végállomásokon kifüggesztett menetrend vagy annak kivonata szolgáltatja. A tájékozódást segítik az elhelyezett útvonalrajzok is. A nagyobb tömegközlekedési csomópontokban várostérképek könnyítik meg az útvonalválasztást. Egyre szélesebb körben terjed el a járműveken az élőszóval történő utastájékoztatás. A jegyárusító helyek száma a jegy- és bérletpénztárak létesítése mellett automaták telepítésével is bővült. Az eddig elért eredmények kielégítik a helyi, az adott tömegközlekedési hálózatot gyakrabban igénybe vevő utasok igényeit. Az utóbbi időben érzékelhetően javult a közterületi rend, a végállomások és a járművek tisztasága. A munkaerőgondok megoldása jelentené a tapasztalható elmaradások felszámolását.

A települések fejlődésével, várossá válásával egyidejűleg jelentkezik a gyakoribb, nagyobb üzemidejű, kizárólag helyi érdekeket szolgáló tömegközlekedés szükségessége. Hasonló igényt támaszt a társközségek egyesítése vagy a környéki településeknek a városokhoz csatolása. Ebből adódóan a helyi tömegközlekedési rendszer kiterjesztése folyamatos követelményként jelentkezik. Ezzel összefüggő probléma a tarifális kérdések megoldása. A távolsági közlekedésben végrehajtott jelentős díjemelés ellentmondásos helyzetet teremtett elsősorban a városkörnyéki és elővárosi forgalomban. Néhány körzetben a városkörnyéken lakók is helyi tömegközlekedési kiszolgálást vehetnek igénybe. Ugyanakkor a városkörnyéken lakók döntő többsége ebből a ma már jelentős anyagi előnyből nem részesül. Az így kialakult helyzet azonban nemcsak az elővárosokban sérti az „egyenlő elbánás" elvét. Néhány városban ugyanis nincs helyi közlekedés, egyes helyeken pedig a nemrég csatolt városrészt változatlanul a helyközi közlekedés szolgálja ki.

Az utazási igények térben és időben egyenlőtlenül jelentkeznek, amelyeknek ellátásához szükséges tartalékok kényszerű képzése a vállalatok gazdasági eredményeit rontja, a gazdaságossági szempontok előtérbe helyezésével viszont a tömegközlekedési szolgáltatások minősége szenved sérelmet. E tekintetben a helyes arányok kialakítása elengedhetetlen feladat.

Az elővárosi, a városkörnyéki feladatok ellátásában a közlekedési vállalatok együttműködése folyamatos, de az együttműködés szervezett keretei még nem alakultak ki.

A helyi tömegközlekedésben a szolgáltatások színvonala emelésének egyik akadálya a munkaerőhiány növekedése. Ennek feloldása a vállalatokat arra kényszeríti, hogy a törvényes munkaidőt meghaladóan foglalkoztassák dolgozóikat. A személyszállítási szolgáltatások javításának másik jelentős akadálya a fejlesztési-fenntartási források szűkössége. A fejlesztések központi keretek felhasználásával történnek. A vállalati pénzeszközök ugyanis még a jelenlegi hálózaton való üzemelés szinten tartására sem elégségesek. A fejlesztési lehetőségek hiánya ma már kritikus helyzetet teremt a vidéki városok villamosközlekedésében, néhány éven belül az autóbusz-közlekedésben, az 1990-es években pedig még a metróközlekedésben is.

Közületi személyszállítás

Az 1970-es évek elejétől kezdve a közületi autóbusz-állomány ötévenként megduplázódott. Jelenleg mintegy 13 ezer darab autóbusszal rendelkeznek a közületek. Ennek az állománynak mintegy negyede (3400 db) műszaki-esztétikai állapotánál, típusánál és férőhely-kapacitásánál fogva alkalmas lehet közhasznú szállítások elvégzésére is. A teljesítményeket tekintve a 6. ötéves tervben, az 1980. évihez viszonyítva, mintegy 10%-os növekedés várható. A 7. ötéves tervben ugyanakkor a teljesítmények ± 3,5%-os változásával számolunk.

A közületek által saját eszközzel végzett szállítás – beleértve az ún. bérautóbusz-közlekedést is – szolgáltatási színvonala magas. Az üzemek, mezőgazdasági szövetkezetek és egyéb intézmények dolgozóikat gyakorlatilag háztól házig, ülőhelyen és viszonylag alacsony térítés felszámolása mellett szállítják. Az autóbuszok jelentős része nemcsak a lakás és munkahely, hanem a munkahelyek közötti, a technológiákhoz kapcsolódó szállításokat is végez. A közületek egymás közötti forgalomszervezése csak néhány esetben valósult meg. Ennek oka a kellő érdekeltség hiánya, valamint az a félelem, hogy az egy adott autóbuszon történő közös utazás munkahelyi feszültségekhez, illetve munkaerő-csábításhoz vezetne. A közületi autóbuszok közforgalmú közlekedésbe történő bevonása eredményesebb volt. Megyénként – viszonylag csekély eltéréssel – a 35 fő férőhelynél nagyobb közületi autóbuszok 10-12%-át sikerült a közforgalmú közlekedésbe bevonni. Ezekkel – jó színvonalon – döntően tanulószállításokat végeznek. Megítélésünk szerint a közületi autóbuszoknak a közforgalomba történő bevonása még néhány százalékkal növelhető. Feladatuk elsősorban a kisebb települések népességmegtartó képességének erősítésével összefüggő szállítások lebonyolítása lehet. Erre törekednek a Volán-vállalatok is.

Taxival történő személyszállítás

A taxizás minőségi színvonalában az elmúlt évek során számottevő fejlődés következett be. Ez alapvetően a magántaxisok megjelenésének, a piaci verseny kialakulásának, valamint a lakosságra vetített fajlagos taxiellátottság nagymértékű javulásának köszönhető. Jelenleg Budapesten a taxizó vállalatok mintegy 2800 db taxit közlekedtetnek, ugyanakkor a magántaxisok száma meghaladja a 3300 főt.

A vidéki városokban, nagyközségekben és az idegenforgalmilag lényegesebb területeken mintegy 960 db Volán-taxi, valamint 1500 fő magántaxis dolgozik.

A taxizás minőségi színvonala a rendelkezésre állás és az utaskiszolgálás tekintetében megfelelőnek mondható. A panaszok szórványosak, esetenként azonban gondot jelent a túlzott fuvardíj-felszámítás, viteldíjjelző készülék nélküli üzemeltetés esetén. E készülékek felszerelése 1984. december 31-ig kötelező.

Légi személyszállítás

A Malév 1981-ben és 1982-ben több mint 1–1 millió utast szállított. Az utasforgalom 1983-ban – a különböző kedvezőtlen nemzetközi hatások miatt – mintegy hetvenezer fővel visszaesett. A Malév a 6. ötéves terv eltelt éveiben a repülőtéri teljes utasforgalomból 51–53%-ban részesült. Ez az arány 1983-ban 50,6% volt.

A vállalat a 6. ötéves terv hátralévő éveiben többletkapacitást nem tervez, mert a jelenlegi repülőgéppark jobb kihasználásával az utazóközönség igényeit ki tudja elégíteni. A férőhely-kihasználás az elmúlt években 55–60% között mozgott, 1983-ban e felső határ közelében helyezkedett el. Ez nemzetközi összehasonlításban megfelelő. Nemzetközi és hazai előrebecslések alapján 1984–1985-ben a szállítási igények kismértékű növekedésével lehet számolni. Ez a Malév utasforgalmában évenkénti 2-3%-os növekedést jelent. A 7. ötéves tervidőszakban összesen 7–17%-os teljesítménynövekedés prognosztizálható. A légiútvonal-hálózatba bekapcsolt városok közül – tekintettel a partner légitársaságok járataira is – nyári menetrendi időszakban 15, a hét minden napján elérhető repülőgéppel.

Az útvonalhálózaton belül – a 6 órás csatlakozási időt figyelembe véve – Budapest érintésével naponta be lehet utazni Európát és a Közel-Keletet. Az úgynevezett átadópontokon keresztül csatlakozási lehetőség van a világ szinte minden térségébe.

A menetrendszerűség 1983-ban 0,5%-kal javult. Az ezer járatra jutó, vállalati okból bekövetkezett késések száma 34,4 db volt, ami 97,6%-os menetrendszerűséget jelent. A forgalombiztonság helyzetét vizsgálva is javulásról lehet számot adni. A rendkívüli események száma 1983-ban 16 volt. Ez a megelőző évihez képest kettővel kevesebb.

A Malév korszerűnek mondható helyfoglalási és jegykezelési rendszerrel dolgozik. A helyfoglalási rendszer tökéletesítése lehetőséget ad a szállodai helyfoglalásra, taxi- (bérautó-) rendelésre és különböző speciális igények kielégítésére is.

A légi közlekedésben külön tarifarendszer van érvényben a tőkés és a szocialista országokra. Az IATA-ban tömörült légitársaságok közös megállapodások alapján állapítják meg a tarifákat. Ez a tarifarendszer költségarányos, és általában követi az inflációt is. A szocialista (EAPT) tarifarendszer struktúrájában és a tarifák szintjét tekintve is elavult, gyakorlatilag a szocialista országok közötti vasúti tarifák szintjén mozog.

A légi személyszállítási szolgáltatások növelésében ugrásszerű színvonal-növekedést eredményez a Ferihegyi repülőtér 1985. év végére megépülő új forgalmi épülete. Gondot jelent a korszerű követelményeknek megfelelő repülőgéppark kialakítása.

Vízi személyszállítás

A vízi személyszállítás ma már alapvetően csak turisztikai és üdülési célokat szolgál. Évente mintegy 4 millió körüli utasforgalmat foglal magában, 50–50%-os arányban a Dunán és a Balatonon. A vízi személyszállítás teljesítménye – az összes utaskilométer-teljesítményen belül – nem haladja meg a 0,1%-os részarányt.

A folyami személyhajóknál a 6. ötéves tervben megkezdett selejtpótló felújítás – a stagnáló kapacitás ellenére – minőségi javulást eredményezett. Ez lehetővé tette a főszezoni járatsűrűség fokozását, az eljutási idő csökkentését. A mennyiségileg kielégített utazási igények mellett gondot okoz a parti létesítmények korszerűtlensége. Ez különösen jellemző a fővárosi nemzetközi hajóállomásra.

A balatoni személyhajózás mennyiségileg szintén ki tudja elégíteni az igényeket, de a második kompátkelőhely létesítése sokáig nem halasztható. A szolgáltatások minősége ugyanakkor több tényező miatt is messze elmarad az igényektől. Ez abból adódik, hogy a hajópark átlagéletkora 30 év, a férőhelyek egyharmada állóhely. Jelenleg csupán a „katamarán" hajók nyújtanak az elvárásokhoz közel álló színvonalat.

Az utaskiszolgálás színvonala sem üti meg a kívánt mértéket. A kikötőépületek és a vízépítési műtárgyak korszerűtlenek, a kikötőöblök kotrásra érettek. A jelentkező gondok gyors megoldását a szükséges anyagi fedezet hiánya hátráltatja.

[...]

Előterjesztés a miniszteri értekezlet részére a személyszállítási szolgáltatások színvonalának vizsgálatáról, 1984. június 15. MOL XIX–H–1–pp 15. 360. doboz. Tizenhat gépelt oldal, a határozati javaslat és a mellékletek nélkül.

68

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS VILÁGBANKI HITELBŐL

1984–1987

Magyarország 1982 óta tagja a Világbanknak. 1985-ben került aláírásra az I. közlekedési program, amelyből 75 millió dollárt a magyar állam, 24 millió dollárt pedig a Magyar Nemzeti Bank vett fel. Magyarországnak fontos érdeke fűződött ahhoz, hogy a közbeszerzésen magyar vállalatok nyerjenek.

A világbanki hitelkonstrukciót a Gazdasági Bizottság 1984. december 5-ei ülése tárgyalta meg, és egyetértett a nemzetközi versenytárgyalás kiírásával. 1985. március 29-én az Állami Tervbizottság 5019/1985. sz. határozata megállapította, hogy a világbanki kölcsönfelvételnél előnyben kell részesíteni az exporttöbbletet eredményező, a gazdasági szerkezetet – ezen belül különösen az ipari szerkezetet – korszerűsítő, valamint a műszaki fejlődés fő irányzatait megtestesítő fejlesztéseket. 1985 szeptemberében a GB a világbanki hitelfelvétellel megvalósuló közlekedésfejlesztési program és hídépítés nemzetközi versenytárgyalásának kiírásával, ill. a magyar vállalatok közreműködésével kapcsolatos feladatokról és intézkedésekről szóló előterjesztéssel fogalkozott. Az előterjesztésről a Gazdasági Bizottság 10 162/1985. sz. alatt hozott határozatot.

Magyarország és a Világbank a közlekedésfejlesztésre szolgáló 75 millió dollár kölcsönösszegről szóló jogi dokumentumokat 1985 júniusában írták alá. A nemzetközi versenytárgyalás 1986 decemberében lezárult. A Világbank az eredményt 1986. december 11-én elfogadta. Eszerint az Aszfaltútépítő Vállalat 1 508 483 ezer Ft ajánlati ár mellett a hídépítésre szerződést kötött. „A Magyarországon nyomvonalas közlekedési létesítményre első ízben alkalmazott nemzetközi versenyeztetés rendkívül kedvező tapasztalatokat hozott, és bizonyította a közlekedésépítésre igénybe vett világbanki hitelrész felvételének célszerűségét. A nemzetközi versenytárgyalás ugyanis a magyar vállalatokat jelentős szellemi és technikai próba elé állította, amelynek jól megfeleltek. Olyan árral nyerték el a megbízatást, amelyet csak hazai versenyeztetéssel lehetetlen lett volna elérni. [...] A népgazdaság a szabad deviza mellett, a támogatások ellenére is, összesen forintban az előzetesen becsülteknél mintegy 13%-kal olcsóbban jut hozzá mintegy 15 km-es autópályához, annak hídjaihoz és műtárgyaihoz" – értékelte a KM 1987 májusában az NGKB elé kerülő, az M0 autópálya-építés nemzetközi versenytárgyalásával kapcsolatos intézkedésekről szóló előterjesztésében. [(MOL XIX–H–1–pp. 15. 743. doboz. 756515/1987.)

A) Beszámoló a közlekedésfejlesztési programot előkészítő világbanki tárgyalás eredményeiről 1984. október

A közlekedésfejlesztési programot előkészítő világbanki tárgyalások a Gazdasági Bizottság felhatalmazása alapján 1984. szeptember 24. és október 6. között Budapesten folytatódtak, amelyen részt vettek a Világbank munkatársai mellett az Országos Tervhivatal, a Közlekedési Minisztérium, a Magyar Nemzeti Bank, az Állami Fejlesztési Bank, valamint a hitelfelvételben érdekelt szervek és vállalatok képviselői.

A tárgyalások szerves részét képezték annak a folyamatnak, amelynek végeredménye a Világbank és a magyar fél között a közlekedésfejlesztési program aláírása lehet.

A megbeszélések után a program az alábbi főbb összetevőket tartalmazza.

Az 1986–1990-es pénzügyi években a teljes kölcsönfelvételi lehetőség – 1984. évi áron, ártartalékkal számolva – az ún. „A" típusú kölcsönből 43,4 millió USD, az ún. „B" típusú kölcsönből 40,4 millió USD, összesen 83,8 millió USD.

„A" kölcsön:

- MÁV: pályaépítő és -fenntartó gépek, Ferencváros Keleti rendező pályaudvar: célfékek, a konténeres szállítás fejlesztéséhez speciális konténerek és emelőszerkezetek beszerzése, 12,4 millió USD;
- az M0 Budapest körüli autóútgyűrű első 11,5 km hosszú szakaszának (6–50. sz. főutak között) nemzetközi versenytárgyalás útján történő megvalósítása, 26,6 millió USD;
- az országos közutak fenntartó gépeinek, valamint minőség-ellenőrző és forgalomfigyelő berendezéseinek beszerzése, 4,4 millió USD.

„B" kölcsön:

- A Hungarocamion járműbeszerzései 40,4 millió USD.

A kölcsöntípusok közötti eltérés, hogy az „A" kölcsön esetében a teljes összeget a Világbank finanszírozza, a „B" kölcsönnél viszont a Világbank csak 10-15%-ot (4-5 millió USD) vállal, és a 85-90%-ot társfinanszírozás formájában kereskedelmi bankok (jelen esetben NSZK, svéd, angol, japán) fedeznék. A Világbank azzal indokolja a Hungarocamion járműbeszerzéseinek társfinanszírozás formájában való meghitelezését, hogy a világbanki hitelek („A" típus) elsősorban infrastrukturális beruházások támogatására szolgálnak, a devizakitermelő vállalkozásokat azonban elsősorban kereskedelmi hitellel kell elősegíteni.

A program elemeire vonatkozó megállapítások

Vasúti fejlesztések

A MÁV pályaépítő és -fenntartó gépeinek, valamint a konténeres szállítás fejlesztéséhez szükséges konténerek és emelőszerkezetek beszerzéseihez szükséges nemzetközi tender kiírásának nincs akadálya. A szükséges műszaki és kereskedelmi ismeretek rendelkezésre állnak.

A Ferencváros Keleti rendező pályaudvar célfékeinek beszerzéséhez – a műszaki megvalósíthatóság érdekében – elengedhetetlenül szükséges a nemzetközi tender keretében a rendező pályaudvar államtitkot képező adatainak és műszaki rajzainak átadása külföldi cégek részére. A vasúti forgalom számára létfontosságú rendező pályaudvar korszerűsítésének meghatározó része a célfékrendszer, amellyel jelentős élőmunka váltható ki, és növelhető a teherkocsi-feldolgozó kapacitás. Az automatikus célfékek beszerzése csak nyugati relációból lehetséges. A világbanki hitelfelvétel feltételét képező titkos kapacitásadatok és

helyszínrajzok kiadásának meghiúsulása esetén más forrásból kell devizát biztosítani.

A Világbank képviselői a vasúti fejlesztések 12,4 millió USD-ról 20,3 millió USD-ra való felemelését javasolták a pályaépítő és -fenntartó gépek, valamint a konténerizáció beszerzéseinek növelésére. Az egyeztetett vélemény szerint a keret növelésére .... (Magyar Nemzeti Bank, Országos Tervhivatal szöveget kérünk).

Amennyiben a Ferencváros Keleti rendező pályaudvar adatai nem kerülnének kiadásra, úgy a célfékek 6,4 millió USD hitelösszege helyett fenntartó és építőgépek beszerzésére a forintösszeg megteremthető.

Javasoljuk, hogy 12,4 millió USD értékű előirányzat mint keret kerüljön elfogadásra, és a tartalom az államtitkot képező anyagok kiadhatóságától függően kerüljön meghatározásra.

Közúti fenntartógép és minőség-ellenőrző berendezések beszerzése

A berendezések beszerzéséhez szükséges nemzetközi tender kiírásához a megfelelő adatokkal rendelkezünk, a meghirdetésnek akadálya nincs, a forintfedezet biztosítható. A korábbi tárgyalásokon meghatározott 7,1 millió USD-ral szereplő beszerzéseket felülvizsgáltuk és 4,4 millió USD-ra csökkentettük, amely megfelel a legindokoltabb selejtpótlások fedezetének.

Az M0 autóút nemzetközi versenytárgyalás útján történő megvalósítása a 6. és 50. számú főutak között

A Világbankkal f. év közepén folytatott tárgyalások során a közúti elem egyik változataként – mintegy 7,2 millió USD értékben – az M0 autóút egy szakasza megvalósításához szükséges építőgépek és importanyagok beszerzése szerepelt. Másik változat volt – mintegy 26,6 millió USD becsült hitelösszeggel – az építés nemzetközi versenytárgyalási kiírása.

Az építés indokoltságát és forintfedezetét alátámasztja, hogy

- a 7. ötéves tervet megalapozó, a közlekedési ágazat 1986–1990 közötti fejlesztését tárgyaló műszaki-gazdasági koncepcióban szerepel az M0 autóút (4 forgalmi sávos félautópálya) M1 és M5 autópálya közötti 31 km hosszú szakasza építésének megkezdése 11,5 km hosszú részszakasszal (6. és 50. számú főút között), Duna-hidakkal, ez az útvonal hivatott összekötni a főváros kikerülésével a legnagyobb átmenő, elsősorban kamionforgalmat lebonyolító M1 autópálya Hegyeshalom–Győr–Budapest és M5 autópálya Budapest–Kecskemét–Szeged irányt.
- Az M0 autóút további 19,5 km hosszú szakasza a 8. ötéves terv során valósulna meg. A Világbank szakértői szerint a későbbiekben ez a további szakasz is bevonható lesz a hitelezési körbe.
- A Világbank – az 1986–1990 közötti időszakban – az M0 autóút 11,5 km hosszú szakasza építési – az előkészítés és kisajátítás nélkül – költségének 35%-át hitelezi meg, amely az építéshez szükséges közvetlen devizaköltség, valamint a felhasznált hazai anyagokat, gépeket, fuvarozást jelentő közvetlen import ellenértéke, ami 26,6 millió USD.

Az elmúlt időszakban, figyelemmel az ÁTB 5007/1984. (IV. 28) sz. határozat 3. pontjára is, alapos felmérések, hazai és külföldi tájékoztató ajánlatkérések figyelembevételével az illetékes szervek – OT, MNB, ÁFB, KM – egyaránt a második változatot javasolták, tekintettel az ilyen úton megszerezhető szabad deviza lehetőségére. A népgazdaság számára szabad devizakeretként jelentkező összeg döntően annak a függvénye, hogy a versenyt hazai vagy külföldi vállalat nyeri-e meg. A Világbank szabályai mindkettőre lehetőséget nyújtanak.

Amennyiben a versenytárgyalást magyar vállalat(ok) nyeri(k) meg, az import építőanyagon (1 millió USD), valamint a szükséges gépi eszközökön és építésfelügyeleten (5,6 millió USD) kívül további devizafelhasználás nem jelentkezik, és mintegy 20 millió USD szabad deviza marad.

Amennyiben a versenytárgyalást külföldi vállalat(ok) nyeri(k) meg, a devizamérleg szempontjából az autópálya építési költsége devizakiadásként jelentkezne, bár a nettó devizakiadás ettől jelentősen elmaradna. A Világbank képviselőivel egyeztetett számításaink szerint a nettó devizakiadás ebben az esetben 35%-os meghitelezéssel szemben mintegy 20–25%-ot tenne ki, ami azt jelentené, hogy a 26,6 millió USD hitelből kb. 16,6 millió USD-t kellene kifizetni a külföldi vállalatoknak, és a hazai szabad devizakeret 10 millió USD-ra csökkenne.

Esetleges külföldi nyerés esetén a hitelnél kisebb összegű, devizában történő kifizetést az teszi lehetővé, hogy a tenderben szolgáltatásként előírt hazai anyagok, fuvar, bér, üzemanyag stb. az építési költségnek olyan nagy hányadát teszik ki, hogy a ténylegesen devizában felmerülő költségek nem haladnák meg az építési költség fent említett 20-25%-át. A kiírási feltételek lehetővé teszik, hogy a külföldi részére devizában csak a tényleges devizahányad és a haszon kerüljön kifizetésre.

A fentiekből megállapítható, hogy fontos érdekünk fűződik a hazai vállalatok tendernyeréséhez. Ezért kialakítottuk azokat a feltételeket, amelyek alapján a magyar vállalatok esélyei növekednek, és a versenykiírás szabályaival sem ellentétesek. Így a munkákat úgy lehet szakaszolni, hogy a kisebb volumenek miatt a külföldi cégeknek kevésbé legyen vonzó a feladat, és a különböző szakaszokon a legkedvezőbb ajánlatot tevő vállalat ne ugyanaz legyen. A versenytárgyalási feltételeket műszaki szempontból módunkban áll úgy megfogalmazni, hogy azok a magyar vállalatok felszereltségének és technológiájának legjobban megfeleljenek.

Mivel alternatív műszaki megoldásokkal is lehet pályázni, ez a körülmény lehetőséget ad arra, hogy a kiírásban szereplő műszaki megoldásokat attól függően helyezzük előtérbe, hogy azt a külföldi vagy hazai vállalat ajánlotta-e meg. Fenti tényezők az ajánlatok elbírálásának szabadságfokát jelentősen megnövelik. A Világbank képviselőivel folytatott tárgyalásokon jóváhagyott és a hazai esélyeket növelő további lehetőségeink:

- külföldi pályázó csak irányító szakemberek részére kaphat munkavállalási engedélyt;

- mindazon anyagokat, amelyeket a hazai ipar megfelelő minőségben állít elő (hengerelt áru, betonacél, kőolajtermékek, cement, üzemanyag, energiahordozók stb.) kötelező megrendelői szolgáltatásnak írjuk ki;
- figyelembe veendő maximális transzferhányadot úgy kell meghatározni, hogy csak a leggazdaságosabb megvalósítás esetén felmerülő közvetlen devizakiadásokra adjon fedezetet.

A hazai vállalkozók kedvezőbb helyzetét elősegítik az alábbi tényezők:
- nincs nemzetközi szállítás;
- kisebb a felvonulási és munkásellátási költség;
- szabad kapacitásait egyéb munkákon időszakosan felhasználhatja, ill. a munkába időszakos kapacitásokat bevonhat.

A világbanki konstrukcióban kiírásra került tenderek tapasztalatait összegyűjtve megállapítottuk, hogy azokat – elsősorban a felsorolt lehetőségek kiaknázásával – 90%-ban hazai vállalatok nyerték meg.

A magyar vállalatok, ill. a hazai maximált árak nemzetközi szintjének felmérésére, mint azt korábban jeleztük, néhány külföldi vállalattól informatív ajánlatot kértünk. Tekintettel arra, hogy tervdokumentációt nem bocsátottunk rendelkezésre és kikötéseket sem tettünk az ajánlatkérés során, a beérkezett adatok csak tájékoztató értékűek. Mindenesetre megállapítható volt, hogy az ajánlatot adó 12 vállalat közül a legalacsonyabb árú cégek a hazai maximált árak szintjén mozogtak, ill. attól le- és felfelé 5%-kal tértek el. Végső esetben szükség lehet arra is, hogy a magyar vállalatok nyerési esélyeit speciális szabályozókkal növeljük, amelyek megjelölésére azonban csak a későbbiekben kerülhet sor.

Tapasztalataink szerint a verseny során mind a hazai, mind a külföldi vállalatok olyan árengedményeket tesznek, amelyek végül is a limitár 75-80%-a körüli végleges vállalási ár kialakulásához vezetnek.

Összességében megállapítható, hogy a versenyfeltételek konkrét meghatározása, a szakaszolás, az előírt műszaki megoldások és technológiák, a hazai vállalatoknak a tender elnyerésére fűződő alapvető kapacitáslekötési érdeke és az elbírálás során az alternatívákból eredő szabadságfok növelésének lehetősége, valamint a szükség esetén alkalmazható irányított árak kialakítása a magyar cégek nyerési esélyeit jelentősen megnöveli. Mindezek alátámasztják a tender kiírásának indokoltságát, annak jóváhagyását javasoljuk.

A Hungarocamion járműbeszerzései

A Világbank a HCN járműbeszerzéseire összesen 40,4 millió USD hitel folyósítását segíti elő, melyből saját finanszírozásban 4-5 millió USD-t vállal, a többit társfinanszírozásban, kereskedelmi hitelként irányozza elő. Ez a hitelezési forma a népgazdasági érdeknek megfelel, mert .... (MNB-től kérjük a szöveget).

Budapest, 1984. október

Határozati javaslat

1. A Gazdasági Bizottság elfogadja a világbanki hitelfelvétellel megvalósítandó közlekedésfejlesztési program előkészületeiről szóló beszámolót.
2. Hozzájárul ahhoz, hogy a Világbank képviselőivel 1984 novemberében folytatódjanak a tárgyalások, és a végleges hitelvizsgálat megtörténjen.
3. A közlekedésfejlesztési program hitelkeretét az 1986–1990-es pénzügyi években – az 1984. évi árszinten – az alábbi előzetes előirányzatokkal hagyja jóvá:

„A" típusú kölcsön (világbanki finanszírozás)	
vasúti fejlesztés (tartalma a Ferencvárosi rendező pu. célfékeinek függvényében változhat)	12,4 millió USD
közúti fejlesztés (M0 autópálya és fenntartógépek)	31,0 millió USD
„A" típusú kölcsön összesen	43,4 millió USD

„B" típusú kölcsön (társfinanszírozásban)	
Hungarocamion járműbeszerzései	40,4 millió USD
„B" típusú kölcsön összesen	40,4 millió USD
(A Világbank finanszírozásában 8 millió USD, kereskedelmi hitelként 32,4 millió USD.)	

A KM és a Nemzeti Bank előterjesztése a Gazdasági Bizottság részére a világbanki hitelfelvétellel megvalósítandó közlekedésfejlesztési programról, 1984. október. MOL XIX–H–1 pp. 15. 360. doboz. Szolgálati használatra. Készült 15 fénymásolt példányban, E számú példány. 10 gépelt oldal, tervezet.

Ezt a dokumentumot 1984. november 6-án a beérkezett észrevételek alapján átdolgozták és ismételten egyeztetésre küldték.

B) Az Országos Tervhivatal észrevételei 1984. október 26.

Kedves Katona Elvtárs!

Az előzetes egyeztetésre megküldött – világbanki hitellel finanszírozandó közlekedési projektekről szóló – GB-előterjesztés-tervezettel kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük:

– A vasúti fejlesztésekkel kapcsolatos világbanki információigényekből a szigorúan titkosan kezelt adatokat – gördülőállomány, rendező pályaudvar térképe – korábbi egyeztetéseinknek megfelelően nem adtuk át. Tájékoztatom, hogy az Országos Tervhivatal továbbra is fenntartja ezt az álláspontot – számolva azzal is, hogy a vasúti komponensek emiatt kikerülnek a hitelezési körből. Kezdeményezzük ezért ennek a kérdésnek a soron kívüli, vezetői szintű megvitatását az OT, a KM és az MNB között. A GB-előterjesztésben már ennek az egyeztetésnek az eredményeként kialakított álláspontot kellene szerepeltetni.

– A projekt egyes elemeinek a 7. ötéves tervezőmunka eddigi eredményeihez való illeszkedését részletesen be kell mutatni. Szükségesnek tartjuk ezért a 7. ötéves tervidőszaki autópálya-építési elgondolásokat teljeskörűen bemutatni (milyen szakaszok építésének megkezdésével, folytatásával, illetve befejezésével számolunk).

– Az autópálya-építési tender kiírásával kapcsolatban a hazai pályázók esélyeinek növelésére vonatkozó elképzeléseket javasoljuk az előterjesztéséből elhagyni (6., 7. és 8. oldal erre vonatkozó részei). Szükséges lenne ugyanakkor a Világbank javaslatát, amely szerint az építésre kerülő szakaszt az M5 autópályáig meg kellene hosszabbítani, vizsgálandó kérdésként bemutatni.

– Pontosítani szükséges a „B" kölcsön megoszlását a Világbank és a társfinanszírozó kereskedelmi bankok között, a Világbank-delegáció – június–júliusi tárgyalásairól szóló – Emlékeztetőjének 1. sz. mellékletében tett megjegyzés szerint.

– Javaslatot kell tenni a hitelfelvétel konstrukciójára is. Előzetes egyeztetések alapján a hitelmegállapodást a Világbankkal a Magyar Nemzeti Bank írná alá, a garanciamegállapodást pedig a magyar kormány képviselője.

– Az előterjesztésben rövid tájékoztatást kellene adni arról is, hogy a megvalósuló fejlesztésekből milyen eredmények várhatók.

– A Határozati Javaslatok 1. és 2. pontjával egyetértünk. Szükségesnek tartjuk kiegészíteni azokat az autópálya-építés nemzetközi versenytárgyaláson való meghirdetésére vonatkozó határozattal.

Budapest, 1984. október 26.

Elvtársi üdvözlettel:

Dr. Udvari László
csoportfőnök

Az Országos Tervhivatal csoportfőnökének levele Katona Andráshoz, a Közlekedési Minisztérium Műszaki Fejlesztési főosztályvezetőjéhez a világbanki közlekedési projektről, 1984. október 26. MOL XIX–H–1–pp. 15. 360. doboz. Egy gépelt oldal, eredeti példány.

C) Beszámoló a közlekedésfejlesztési programot előkészítő világbanki tárgyalás eredményeiről 1984. november

A közlekedésfejlesztési programot előkészítő világbanki tárgyalások a Gazdasági Bizottság felhatalmazása alapján 1984. szeptember 24. és október 6. között Budapesten folytatódtak, amelyen részt vettek a Világbank munkatársai mellett az Országos Tervhivatal, a Közlekedési Minisztérium, a Magyar Nemzeti Bank, az Állami Fejlesztési Bank, valamint a hitelfelvételben érdekelt szervek és vállalatok képviselői.

A tárgyalások szerves részét képezték annak a folyamatnak, amelynek végeredménye a Világbank és a magyar fél között a közlekedésfejlesztési program aláírása lehet.

A megbeszélések során kialakult program az 1986–1990-es évekre vonatkozóan az alábbi főbb elemeket tartalmazza:

A beruházási cél megnevezése	A beruházás teljes költsége, M Ft	Hiteligény, millió USD
	1984. évi áron, tartalékkal számolva	
MÁV: pályaépítő- és -fenntartó gépek, Ferencváros Keleti rendező pályaudvar: célfékek, a konténeres szállítás fejlesztéséhez speciális konténerek és emelőszerkezet beszerzése	2109,8	20,3
Az M0 Budapest körüli autóútgyűrű első 14,5 km hosszú szakaszának (6. főút–M5 autópálya között) nemzetközi versenytárgyalás útján történő megvalósítása	3924,0	30,6
Az országos közutak fenntartó gépeinek, valamint minőség-ellenőrző és forgalomfigyelő berendezéseinek beszerzése	139,5	3,0
A Hungarocamion járműbeszerzései	2148,9	40,4
Összesen	8322,2	94,3

A világbanki kölcsön a konvertibilis viszonylatú beszerzések devizaigényének fedezetére szolgál, az autóút-építési elemnél pedig a közvetett importtartalom finanszírozására is fedezetet nyújt. A program elemeit a 7. ötéves tervkoncepció tartalmazza.

A program elemeire vonatkozó megállapítások

Vasúti fejlesztések

A program finanszírozásában a Világbank és a magyar fél szakértői egyetértettek. Véleményeltérés alakult ki azonban a hitel megszerzéséhez szükséges adatszolgáltatások kérdésében. A Világbank ugyanis ragaszkodott ahhoz, hogy a pályaépítő és -fenntartó gépek, valamint a konténeres szállítás fejlesztéséhez szükséges hitel indokoltságának bizonyításához a magyar vasutak teljes gördülőállományára (mozdonyok, vasúti kocsik) vonatkozó adatokat bocsássuk rendelkezésükre. Rámutattunk arra, hogy ezeknek az adatoknak az ismerete nincs szoros összefüggésben a hitelnyújtással, amely érvelést a Világbank elfogadta. Így a MÁV pályaépítő és -fenntartó gépeinek, valamint a konténeres szállítás fejlesztéséhez szükséges konténerek és emelőszerkezetek beszerzéseihez szükséges nemzetközi tender kiírásának nincs akadálya. A szükséges műszaki és kereskedelmi ismeretek rendelkezésre állnak. A beszerzés indokoltságát alátámasztja a fenntartó- és pályaépítő gépek nagyfokú avultsága. A kiemelt vezérgépek közül 31% 15 év feletti és 37% 10–15 év közötti életkorú. Nemzetközi tapasztalatok szerint a hasznos élettartam hét évben állapítható meg. A beszerzendő gépegységek a géppark selejtpótlásához és a műszaki színvonal kisebb mértékű emeléséhez elegendők. A konténerizáció az átrakások hatékonyságának növelése céljából tar-

goncák, emelők, közúti önrakodó és szállítóeszközök beszerzésére irányul. A szolgáltatások bővítésével az export- és tranzitfuvarozások terén lehet fuvartöbbletet biztosítani.

A Ferencváros Keleti rendező pályaudvar célfékeinek beszerzéséhez a Világbank képviselői olyan rajzok és műszaki adatok átadását kérték, amelyek államtitkot képviselnek. A tárgyalások során kifejtettük, hogy ezen adatokat a közlekedési projekt vasúti elemének meghiúsulásával is számolva, nem adjuk át. Végül olyan megállapodás született, hogy a Világbank részére csak sematikus rajz és tájékoztató műszaki részadatok kerülnek átadásra. Ezek ugyan a szolgálati titok fogalomkörébe tartoznak, de azok visszaminősítése megtörténik. A Világbank részére átadandó adatok a tender kiírásához is elegendők. Megjegyezzük, hogy a célfékek csak nyugati relációból szerezhetők be, így a részadatok kiszolgáltatására mindenképp szükség van. A vasúti forgalom számára ugyanis létfontosságú a rendezőpályaudvar-korszerűsítés meghatározó részének, a célfékrendszernek a beszerzése, amellyel jelentős élőmunka váltható ki, csökkenthető a balesetveszély és növelhető a teherkocsi-feldolgozó kapacitás.

A Világbank képviselőivel a vasúti fejlesztésre vonatkozóan 12,4 millió USD beszerzési kontingensről tárgyaltunk. Az összeget 20,3 millió USD-ra javasolták felemelni a pályaépítő és -fenntartó gépek, valamint a konténerizáció beszerzéseinek növelésére. A budapesti tárgyaláson elhangzottakat az 1984. október 30-án kelt telexben megerősítették. A kérdést megvizsgáltuk és megállapítottuk, hogy a pályaépítő és -fenntartó gépek avultságát figyelembe véve a 7,9 millió USD-ból e célra jutó 5,4 millió USD értékű beszerzés még mindig selejtpótlási célokat szolgálna, míg a konténerizáció 2,5 millió USD-ral való felemelése a korábban szereplő három terminál mellett további három konténerkezelő hely teljes felgépesítését jelentené. Ezzel Bp.-Józsefváros, Szombathely, Pécs, Záhony, Miskolc és Szolnok pályaudvarok lennének elláthatók. Javasoltuk a Világbank szakértőinek a vasúti elem felemelésére vonatkozó előterjesztésének elfogadását.

Az M0 autóút nemzetközi versenytárgyalás útján történő megvalósítása a 6. főút és az M5 autópálya között

A Világbankkal folyó év közepén folytatott tárgyalások során a közúti elem egyik változataként – mintegy 7,2 millió USD értékben – az M0 autóút egyik szakasza megvalósításához szükséges építőgépek és importanyagok beszerzése szerepelt. Másik változat volt – mintegy 26,6 millió USD becsült hitelösszeggel – az építés nemzetközi versenytárgyalási kiírása.

Az építés indokoltságát és a forintfedezet biztosítását alátámasztja, hogy a 7. ötéves tervet megalapozó, a közlekedési ágazat 1986–1990 közötti fejlesztését tárgyaló műszaki-gazdasági koncepcióban szerepel az M0 autóút (4 forgalmi sávos, félautópálya) M1 és M5 autópálya közötti 31 km hosszú szakasza építésének megkezdése 11,5 km hosszú részszakasszal (6. és 5. számú főút között), Duna-hidakkal. Ez az útvonal hivatott összekötni a főváros kikerülésével a legnagyobb átmenő forgalmat lebonyolító M1 autópálya Hegyeshalom–Győr–Budapest és az M5 autópálya Budapest–Kecskemét–Szeged irányt.

Az M0 vonalának kiépítése enyhíti az országos úthálózat elégtelen dunai átkelőhelyeinek számából eredő kettéosztottságot az országrészek között, és közvetlenül megoldja a budapesti agglomeráció közlekedési problémáit. Megépítésével jelentős üzemanyag-megtakarítás érhető el, és a főváros tehermentesítésével környezetvédelmi előnyök jelentkeznek. Az M0 autóút 7. ötéves tervbe való beillesztése annak figyelembevételével történt, hogy az M1 autópálya Bia–Herceghalom közötti szakaszát 1981. évi árszinten 0,6 Mrd Ft előirányzattal, az M5 félautópálya Örkény–Kecskemét közötti és a jobb pálya Budapest–Újhartyán közötti szakaszát 1,1 Mrd Ft előirányzattal be kell fejezni. Az M0 autóút 6. és 50. sz. utak közötti szakasza a tervkoncepcióban 2,8 Mrd Ft-tal szerepel. Az összesen 4,5 Mrd Ft előirányzat az ágazati koncepció alsó pénzügyi változatában is biztosított. Ez 1984. évi árszinten 5,6 Mrd Ft.

A Világbank képviselői a budapesti tárgyalásokon javasolták, hogy a nagyobb gazdasági haszon elérése céljából (üzemanyag-megtakarítás, időköltség stb.) az autóút a 6. úttól az M5 autópályáig – összesen 14,5 km hosszban – kerüljön átadásra 1990-ig. A javaslatot az október 30-án kelt telexben a Világbank megerősítette. A hitel összege ezzel kb. 4 millió USD-ral növekedne.

Megvizsgáltuk a szakasz meghosszabbításának lehetőségét és megállapítottuk, hogy elvben egyetértünk a gyorsabb építéssel és az M5 autópályával való közvetlen kapcsolat mielőbbi megteremtésével. Ez mintegy 0,4 Mrd Ft hazai többletforrás biztosítását teszi szükségessé.

A közlekedési tárca az M0 gyorsabb ütemű megvalósítását olyan kiemelt feladatnak tartja, hogy a további 7. ötéves tervezőmunka során az ugyancsak 0,4 Mrd Ft beruházási költségű M5 autópálya Budapest–Újhartyán közötti jobbpálya-építés helyett az M0 50. sz. főút–M5 autópálya közötti szakaszának megvalósítását helyezi előtérbe.

Az új ütemezést figyelembe véve az M0 autóút további, M1–6. sz. főút közötti szakasza a 8. ötéves terv során valósulna meg. A Világbank szakértői szerint a későbbiekben ez a további szakasz is bevonható lesz a hitelezési körbe. A Világbank – az 1986–1990 közötti időszakban – az M0 autóút 14,5 km hosszú szakasza építési (az előkészítés és kisajátítás nélkül) költségének 35%-át kész meghitelezni, amely az építéshez szükséges közvetlen devizaköltség, valamint a felhasznált hazai anyagok, gépek, fuvarozás stb. közvetett importtartalmának ellenértéke mintegy 30,6 millió USD értékben.

Az elmúlt időszakban – figyelemmel az ÁTB 5007/1984. (IV. 28.) sz. határozat 3. pontjára is – alapos felmérések, hazai és külföldi tájékoztató ajánlatkérések figyelembevételével az illetékes szervek – OT, MNB, ÁFB, KM – egyaránt az építőgép-beszerzés helyett az M0 autóút egy szakasza nemzetközi versenytárgyalás útján történő vállalatba adását javasolták, tekintettel az ilyen úton megszerezhető szabad deviza lehetőségére.

A népgazdaság számára szabad devizakeretként jelentkező összeg döntően annak a függvénye, hogy a versenyt hazai vagy külföldi vállalat nyeri-e meg. A Világbank szabályai mindkettőre lehetőséget nyújtanak. Amennyiben a versenytárgyalást magyar vállalat(ok) nyeri(k) meg, az import építőanyagon (1 millió USD), valamint a szükséges gépi eszközökön és építésfelügyeleten (5,6 millió USD) kívül további devizafelhasználás nem jelentkezik, és mintegy 24 millió

USD szabad deviza marad. Amennyiben a versenytárgyalást külföldi vállalat(ok) nyeri(k) meg, a devizamérleg szempontjából az autópálya építési költsége devizakiadásként jelentkezne, bár a nettó devizakiadás ettől jelentősen elmaradna. A Világbank képviselőivel egyeztetett számításaink szerint a nettó devizakiadás ebben az esetben 35%-os meghitelezéssel szemben mintegy 20-25%-ot tenne ki, ami azt jelentené, hogy a 30,6 millió USD hitelből kb. 19,6 millió USD-t kellene kifizetni a külföldi vállalatoknak, és a hazai szabad devizakeret 11 millió USD-ra csökkenne. Esetleges külföldi nyerés esetén a hitelnél kisebb összegű, devizában történő kifizetést az teszi lehetővé, hogy a tenderben szolgáltatásként előírt hazai anyagok, fuvar, bér, üzemanyag stb. az építési költségnek olyan hányadát teszik ki, hogy a ténylegesen devizában felmerülő költségek nem haladnák meg az építési költség fent említett 20-25%-át. A kiírási feltételek lehetővé teszik, hogy a külföldi részére devizában csak a tényleges devizahányad és a haszon kerüljön kifizetésre.

A fentiekből megállapítható, hogy fontos érdekünk fűződik a hazai vállalatok tendernyeréséhez. Ezért kialakítottuk azokat a feltételeket, amelyek alapján a magyar vállalatok esélyei növekednek, és a versenykiírás szabályaival sem ellentétesek. A hazai vállalkozók kedvező helyzetét elősegítik az alábbi tényezők: nincs nemzetközi szállítás, kisebb a felvonulási és munkásellátási költség, szabad kapacitásait egyéb munkákon időszakosan felhasználhatja, illetve a munkába időszakos kapacitásokat bevonhat.

A világbanki konstrukcióban kiírásra került tenderek tapasztalatait összegyűjtve megállapítottuk, hogy azokat – elsősorban a felsorolt lehetőségek kiaknázásával – 90%-ban hazai vállalatok nyerték meg. A magyar vállalatok, illetve a hazai maximált árak nemzetközi szintjének felmérésére – mint azt korábban jeleztük – néhány külföldi vállalattól informatív ajánlatot kértünk. Tekintettel arra, hogy tervdokumentációt nem bocsátottunk rendelkezésre és kikötéseket sem tettünk az ajánlatkérés során, a beérkezett adatok csak tájékoztató értékűek. Mindenesetre az megállapítható volt, hogy az ajánlatot adó 12 vállalat közül a legalacsonyabb áru cégek a hazai maximált árak szintjén mozognak, illetve attól le- és felfelé 5%-kal térnek el. Tapasztalataink szerint a verseny során mind a hazai, mind a külföldi vállalatok olyan árengedményeket tesznek, amelyek végül is a limitár 75-80%-a körüli végleges vállalási ár kialakulásához vezetnek. Ez egyben azt is jelentheti, hogy az 1984. évi értékekkel növelt 3924 millió Ft építési limitárból számított 30,6 millió USD helyett – a hazai fejlesztési költség mintegy 3100 millió Ft-ra való csökkenése mellett – az építési költség 35%-át kitevő meghitelezés kb. 24-25 millió USD-ra csökkenhet. Amennyiben a versenytárgyalás ilyen eredményre vezetne, a versenyár leszorító hatásának eredményéből – az M0 autóút M5 autópályáig történő meghosszabbításának ellenére – az M5 autópálya Budapest–Újhartyán közötti szakasza jobb pályájának költségei is megteremthetők.

Összességében megállapítható, hogy a versenyfeltételek konkrét meghatározása, a szakaszolás, az előírt műszaki megoldások és technológiák, a hazai vállalatoknak a tender elnyeréséhez fűződő alapvető kapacitáslekötési érdeke és az elbírálás során az alternatívákból eredő szabadságfok növelésének lehetősége a

magyar cégek nyerési esélyeit erősen növelik. Mindezek alátámasztják a tender kiírásának indokoltságát, ezért annak jóváhagyását javasoljuk.

Közúti fenntartógép és minőség-ellenőrző berendezések beszerzése

A berendezések beszerzéséhez szükséges nemzetközi tender kiírásához a megfelelő adatokkal rendelkezünk, a meghirdetésnek akadálya nincs, a forintfedezet biztosítható. A korábbi tárgyalásokon meghatározott 7,1 millió USD-ral szereplő beszerzéseket felülvizsgáltuk, és a Világbank szakértőivel együtt 4,4 millió USD-ra csökkentettük. A tárgyalások befejezése óta – elsősorban a közúthálózat fejlesztése célcsoportban rendelkezésre álló források mértéke miatt – az összeget tovább csökkentettük, és a legszükségesebb, téli védekezés céljait szolgáló gépekre redukáltuk a beszerzéseket. Ezek összege 3,0 millió USD. A beszerzéseket az indokolja, hogy az országos közúthálózat fenntartásához és üzemeltetéséhez szükséges géppark rekonstrukcióra szorul. A géppark egyik kulcsfontosságú eleme a Mercedes-Unimog univerzális eszközhordozó (összesen 106 db), amelyek átlagéletkora 10 év, 60%-a ennél idősebb. Magas életkoruk elsősorban a téli védekezés hatékonyságát veszélyezteti. Az eszközhordozók selejtpótlása ezért időszerűvé vált. Ezenkívül nagy teljesítményű hómarók, hóekék és sószórók beszerzése is szükséges a téli katasztrófa jellegű események elhárítására. A gépek beszerzése az ország közúthálózatának fenntartásához, az utak téli járhatóságának biztosításához szükséges.

A Hungarocamion járműbeszerzése

A program első három elemének finanszírozásában a Világbank és a magyar fél szakértői kezdettől fogva egyetértettek. A Hungarocamion járműbeszerzését a Világbank a tárgyalások kezdeti szakaszában nem akarta finanszírozni, arra hivatkozva, hogy járműbeszerzésre könnyen lehet szállítói hitelt kapni, nincs szükség tehát a Világbank kölcsönére. Magyar részről rámutattunk, hogy a szállítói hitelek feltételei általában igen kedvezőtlenek, ezért nem célszerű élni velük. A szeptember–októberi tárgyalásokon ez oda vezetett, hogy a Világbank a járműbeszerzéseket az alapkölcsönhöz kapcsolódó társfinanszírozásból javasolta megoldani, mindössze 10%-os világbanki részesedéssel. Ezt a magyar delegáció nem fogadta el és kérte a kamionbeszerzés nagyobb mértékű világbanki finanszírozását.

A magyar szakértők állásfoglalásának eredményeképp a Világbank október 30-ai telexében közölte, hogy a 40,4 millió USD hitelből 16,0 millió USD-t saját forrásból ún. „A" kölcsönnel kész finanszírozni, míg a megmaradó 24,4 millió USD társfinanszírozás keretén belül biztosítható.

A Hungarocamion járműparkjának bővítését a külső és belső szállítási igények egyaránt indokolják. Ezek között első helyen kell említeni az élelmiszerexportot s a piacpolitikai szempontokat. A 40,4 millió USD-ból 600 db import jármű beszerzése válna lehetővé, amely mintegy 85 millió USD bruttó tőkés devizahozamot eredményezne a 7. ötéves tervben.

Budapest, 1984. november " "

A Közlekedési Minisztérium és a Magyar Nemzeti Bank előterjesztése a Gazdasági Bizottság részére a világbanki hitellel megvalósítandó közlekedésfejlesztési programról, 1984. november. MOL XIX–H–1–pp 15. 360. doboz. Szolgálati használatra, 3. számú példány. Kilenc gépelt oldal, aláírás nélkül, határozati javaslat nélkül. Készült egy eredeti, 12 fénymásolt példányban.

D) Jelentés a program végrehajtásáról 1987. március 16.

A Minisztertanács 3137/1985. sz. határozata alapján 1985. június 4-én aláírásra kerültek a világbanki közlekedési program kölcsönének jogi dokumentumai. Ennek megfelelően a Világbank 75 millió dollárnak megfelelő, 15 éves lejáratú hitelt bocsát a Magyar Népköztársaság rendelkezésére. A világbanki hitel, a VII. 5 éves tervben szereplő egyes nagy jelentőségű közlekedésfejlesztések részbeni finanszírozását, illetve ezek tőkésdeviza-tartalmának biztosítását szolgálja. A 75 millió dolláros világbanki hitelt 24 millió dollár értékű társfinanszírozási hitel egészíti ki, amelyből a Hungarocamion járműbeszerzést valósít meg. A világbanki kölcsön végső lehívási határideje: 1991. június 30.

Az egyes programelemek megvalósulásának részletezése

1. Vasútfejlesztési (MÁV) komponens (összes világbanki hitel előirányzat 19,3 millió dollár, 1986. év végéig történő felhasználás 7,7 millió dollár, 1987. évre 8,9 millió dollár).

A Budapest-Ferencváros Keleti rendező pályaudvar korszerűsítése és rekonstrukciója keretében megvalósuló folyamatos sebességszabályozó rendszerből az első, 1986. évre előirányzott szállítások teljesültek. Vágányfelújító és -karbantartó berendezések szállítására a szerződéskötések megtörténtek. Az 1986. évi szállítások teljesültek, üzembe helyezésük, minősítésük befejeződött. A konténerkezelő berendezések szállítására a szerződéseket a MÁV megkötötte. Az 1986. évben beérkezett gépek műszaki átvétele, telepítése a programnak megfelelően befejeződött. A részletes továbbképzési programot a Világbank augusztus 25-i telexében jóváhagyta. A program végrehajtása megkezdődött. A számítógépes szállításirányítási rendszert 6 fő Kanadában, a konténerkezelést 7 fő Franciaországban és Olaszországban, a pályafenntartást 5 fő az NSZK-ban, ugyanott 4 fő a rendező pályaudvari üzemeltetést tanulmányozta.

2. Közúti komponens (összes világbanki hitel-előirányzat 30,5 millió dollár, 1986. év végéig történő felhasználás 1,4 millió dollár, 1987. évre az előirányzat 7,6 millió dollár).

a) Az M0 autópálya 6. sz. főút és M5 autópálya közötti szakaszára kiírt nemzetközi versenyre 13 db érvényes pályázat érkezett. A pályázatok értékelése a terveknek megfelelően történt. Az Értékelő Bizottság jelentését a Világbank 1986. december 11-én kelt telexében jóváhagyta. Az M0 autópálya első szakaszát a versenytárgyalás nyertesei, az Aszfaltútépítő Vállalat és a Hídépítő Vállalat építik. Az építési szerződések aláírására 1986. december 23-án került sor – 1986. évi áron –, az Aszfaltútépítő Vállalat részéről 1 508 483 E Ft, a Hídépítő Vállalat részéről pedig 1 293 690 E Ft-os összegben. Az építés előkészítésére (tervezés, kisajátítás, lebonyolítás, előlegfizetés) ideiglenes engedélyokirat került kiadásra. A végleges engedélyokirat és a beruházási program 1986. december 23-án aláírásra került. A beruházási program szerint az M0 autópálya első 15 km-es (6. sz. főút M5 autópálya közötti) szakaszának megvalósítási költsége prognosztizált áron 43,25 Mrd Ft. Ebből az építés költsége 3,2 Mrd Ft, aminek 35%-ra ad a Világbank hitelt. A munkaterületeken a szükséges mezőgazdasági és erdőgazdasági területek művelésből való kivonása megtörtént, a kisajátítások lezajlottak. A kivitelezéssel kapcsolatos fontosabb összefüggésekről az NGKB elnöke részére előterjesztés készül.

b) Az I. ütemben beszerzésre előirányzott útkarbantartó gépek beszállításra kerültek. 20 db univerzális eszközhordozó U-900 típus, 15 db nedvesítettsó-szóró berendezés NIDO-80 WAN, 8 db oldalozó hóeke CPS-5 típus. A II. ütem beszerzéseihez a tenderek árusítása 1986. augusztus 18-án megkezdődött, 6 db tendert vásároltak meg, végül 2 cég adott be ajánlatot. A hivatalos bontás október 1-jén megtörtént, az értékelés 1986. október 23-án fejeződött be. Az értékelőbizottság jelentését a Világbank az 1986. december 19-én kelt telexében jóváhagyta. A gépek szállítására 1987-ben kerül sor.

c) A közúti továbbképzési programot a Világbank elfogadta, a leendő külföldi partnerek névjegyzékével együtt. A fogadókészség kérése van folyamatban a külföldi partnereknél. A kiképzésben részt vevő személyek kijelölése 1987. márciusban történik meg.

d) „Az úthasználóknak a költségekhez való hozzájárulása" c. tanulmányt a Közlekedéstudományi Intézet program szerint készíti. Az elkészítés határideje: 1987. szeptember.

3. Hungarocamion komponens világbanki hitel előirányzat 15,2 millió dollár + 24 millió dollár társfinanszírozási hitel. 1986. év végéig a felhasználás 16,6 millió dollár. Az 1987. évre tervezett felhasználás 9,2 millió dollár, ebből társfinanszírozási hitel 9 millió dollár.

A komponens keretében 550 szerelvény megvásárlása lehetséges. Ebből eddig 240 szerelvény beérkezett. A további 310 db szerelvényből 1987. évben 120 db, 1988-ban 100 db, 1989-ben 90 db szerelvény beszerzése tervezett. Az 1987. évi 120 db szerelvény beszerzésére pályázat került kiírásra. A pótkocsik és felépítményeire 28 pályázat érkezett, amelyből 27 értékelhető. A gépjárművekre 7 pályázatot nyújtottak be, ebből 6 értékelhető. A pályázatok értékelése befejeződött, a világbanki jóváhagyás március második felében várható. Tanulmányterv készül a kamionfuvarozás management-rendszerének fejlesztésére, amelyet 1987 szeptemberére az Uniconsult nyugatnémet cég készít el. A kiképzési terv véglegesítésére a tanulmány eredményeinek ismeretében kerül sor.

A Gazdasági Bizottság által elfogadott intézkedési tervben meghatározott feladatok végrehajtása.

(Az intézkedési tervet az 1. sz. melléklet[1] tartalmazza. A teljesítésről adott tájékoztatásnál az intézkedési terv feladatszámozását követjük.) Az intézkedési

1 Közlésétől eltekintettünk.

terv 1. 2. és 3. pontjaiban jelzett megbízások, illetve szerződések megkötésre kerültek.

ad 4. A feladat határidőre teljesült.

ad 5. Hazai beszállításra a MÁV-program keretében kerül sor. A folyamatos sebességszabályozó rendszer beszállítását az ELIN–Union–Ganz-Mávag konzorcium nyerte el, amelynek magyar része – az 58 millió osztrák schillingből – kb. 47%. A konténerkezelő berendezések programrész keretében a 8 db önrakodó nyerges szerelvény vontató járművét a Rába gyár szállítja 300 000 dollár értékben.

ad 6. A kis forgalmú, gazdaságtalannak ítélt vasútvonalak kérdését a tárca vezetése többször tárgyalta. Olyan álláspont alakult ki, hogy a vonalak megszüntetése jelenleg nem időszerű. A MÁV javaslatot dolgozott ki az érintett vonalak átépítésére. Mintegy 100 km hosszú vonal 1990-ig történő korszerűsítésére javaslat készült, de a többi vonal sorsának eldöntése további vizsgálatot igényel. A Világbank tájékoztatása az eddigi vizsgálatok eredményeiről 1986 októberében megtörtént. Rögzítésre került, hogy e kérdéssel tovább kell foglalkozni, és a következő világbanki tárgyalás előtt – 1987. I. félév – ismételten át kell az állásfoglalásokat tekinteni.

ad 7. 1985. augusztus 21-i ÁTB-ülésen határozat született a MÁV áruszállítási tarifáinak emeléséről. Ennek mértéke a VII. 5 éves tervidőszakban, összességében 28%-ra tehető. Amennyiben az ipari termelői árak éves növekedése az előírt %-ot nem haladja meg, úgy az ezzel kapcsolatos kötelezettségvállalás teljesül.

ad 8 A teljes munkaterületen a kisajátítások megtörténtek.

ad 9. A tanulmány készítése ütemterv szerint halad.

ad 10. A MÁV az intézkedési tervet elkészítette, azt a Világbank elfogadta, az anyagot elküldtük. Az intézkedési tervben szereplő feladatokat a MÁV folyamatosan teljesíti.

ad 11. A rendszer kialakítása határidőre megtörtént.

ad 12. A jelentésszolgálati rendszer kialakítása határidőre megtörtént. A negyedévenkénti rendszeres jelentést a Világbank részére megküldjük.

ad 13. A műszaki segítségnyújtás előkészítése során az illetékesek tájékoztatást kaptak a GB azon álláspontjáról, hogy csak az elkerülhetetlenül szükséges összegek kerüljenek devizában felhasználásra, és a program lebonyolításában a lehetséges mértékig magyar intézetek foglalkoztatására kerüljön sor. Ezzel összhangban az úthasználóknak az utakkal kapcsolatos kiadásokhoz való hozzájárulásáról, valamint az útellenőrző jármű kiválasztását szolgáló előtanulmányt egyaránt a Közlekedéstudományi Intézet készíti.

ad 14. A világbanki közlekedési programon belüli műszaki segítségnyújtási és továbbképzési elemeket a GB 550 ezer USD összeggel hagyta jóvá. Tekintettel arra, hogy az intézkedési terv 13. pontja alapján a közlekedési program műszaki segítségnyújtásra előirányzott keretének felhasználásáért az OMFB is felelős, a műszaki segítségnyújtási programok tartalmi és lebonyolítási kérdései is az OMFB-vel folyamatosan egyeztetésre kerülnek.

ad 15. 1986-ban határidőre megtörtént.

ad 16. Időben megtörténik.

Összefoglalásként: A közlekedési program végrehajtása ütemterv szerint, a Világbank értékelése alapján kifejezetten jól halad. A programkomponensekre leosztott 65,0 millió dollár világbanki hitelből, az ehhez tartozó 10 millió dollár tartalékból, valamint 24 millió dolláros társfinanszírozási hitelből 1986. év végére mintegy 27,0 millió dollár került felhasználásra. A nyugati valuták dollárhoz viszonyított árfolyamváltozásai következtében az egyes komponensek dollár-előirányzatai változnak. Ezek mértékét folyamatosan vizsgálni kell. A világbanki követelményeknek megfelelő nemzetközi versenyeztetéssel kapcsolatos eddigi tapasztalataink kedvezőek. A tőkés gépbeszerzéseknél a külföldi szállítók versenyeztetésének árcsökkentő hatása jól érvényesül. A gépbeszerzések terén a legkedvezőbb eredményt a közúti fenntartógépeknél sikerült elérni, ahol átlagosan közel 9%-os megtakarítás mutatható ki. A MÁV beszerzései esetében a nagygépeknél mintegy 3%-ra, a kisgépeknél mintegy 5%-ra becsülhető az az árcsökkenés, ami az egyidejű esetleges közvetlen beszerzésekhez képest realizálódott. Az M0 autóút és hídjainak építésére kiírt pályázat a magyar vállalatokat jelentős szellemi és technikai versenyre késztette. A Világbank által előírt nemzetközi versenytárgyalás eredményeként a nyertes hazai vállalatok előzetes ajánlataihoz képest – a támogatást is figyelembe véve – 13%-kal csökkentett vállalkozási szerződés megkötésére kerülhetett sor.

A közlekedési program végrehajtásában közreműködő Utiber-KPKI munkáját a Világbank rendszeresen ellenőrzi, és a teljes program megvalósításával összhangban állóan jónak minősíti az iroda tevékenységét.

Az ÁTB március 3-án elfogadott akcióprogramjából adódó – az MNB elnöke által március 9-én jelzett – feladatnak megfelelően jelentésünket a következőkkel egészítjük ki:

A világbanki közlekedési program sajátosságaiból következően a termelési szerkezet korszerűsítésével összefüggésben a Hungarocamion – kiadás alatt lévő – irányítói rendszer korszerűsítését a tőkésdeviza-kitermeléssel, illetve -megtakarítással kapcsolatban a Hungarocamion járműparkjának korszerűsítését, illetve a MÁV Ferencváros Keleti rendező pályaudvar korszerűsítését lehet megemlíteni.

A Hungarocamion irányítási rendszerének korszerűsítése a járműpark hatékonyabb kihasználását fogja eredményezni, ami e parknak egyidejű korszerűsítésével a vállalat devizakitermelésére jelentős hatással lesz.

A Hungarocamion a világbanki hitelből 1986. II. felében ütembe helyezett járművek hasznosítása révén már 1986-ban mintegy 300 millió Ft bruttó és több mint 200 millió Ft nettó tőkésdeviza-hozamot ért el. 1987. évben a devizahozamok további dinamikus (mintegy 11%-os) növekedésével lehet számolni, ezen belül a világbanki hitelből beszerzett, illetve 1987. év folyamán beszerzésre kerülő járművek üzemeltetésével 600 millió Ft nettó devizahozam kitermelése várható.

A MÁV Ferencváros Keleti rendező pályaudvar korszerűsítése mind a belföldi, mind a külföldi teheráru-forgalom felgyorsulását, a kocsiforduló-idő, a tőkés teherkocsi-bérletek, a vasúti teherkocsik és rakományaik rongálásából adódó veszteségek csökkenését eredményezi, illetve jelentős tőkésdeviza-megtakarítással jár.

Az M0 autópálya-gyűrű 6. sz. főút – M5 autópálya közötti szakaszának megvalósítása a termékszerkezet-átalakításra és a devizakitermelésre közvetlen hatást nem gyakorol, közvetett hatása van azonban azzal, hogy a nemzetközi tranzit- és belföldi forgalom nem kényszerül az amúgy is túlterhelt fővárosi utakra. Az áruszállítás gyorsul, csökkennek a szállítási költségek, a tranzitútvonalon szállított exporttermékek versenyképessége fokozódik.

Budapest, 1987. március 16.

Dr. Nagy Ervin miniszterhelyettes s. k.

A Közlekedési Minisztérium jelentése a Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Bizottsága részére a világbanki közlekedési program végrehajtásának helyzetéről, 1987. március 16. MOL XIX–H–1 pp. 15. 751375/1987. 739. d. Szolgálati használatra. Készült: egy eredeti, 10 fénymásolt példányban.

69

A KÖZLEKEDÉS MŰSZAKI ÁLLAPOTÁNAK ROMLÁSA NEM KERÜLHETŐ EL

1985. november 23.

Az alább közölt előterjesztést az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága 1985. november 28-ai ülésén vitatta meg. A vita (hozzászólók: Beck Tamás, Gál László, Hoós János, Ballai László, Czinege Lajos, Tétényi Pál, Köteles Zoltán) jegyzőkönyve nem maradt fenn, csak a bizottság írásos állásfoglalását ismerjük, melynek szerkezete eltér a Közlekedési Minisztérium által készített állásfoglalás-tervezettől. E szerint a Gazdaságpolitikai Bizottság megállapította, hogy a közlekedésben – a népgazdasági terv nyújtotta lehetőségeknek megfelelően – több területen sikerült javulást elérni, a közlekedés egészének fejlődése azonban elmaradt a termelőágazatokétól. A 7. ötéves tervidőszakban – egyéb indokolt prioritások miatt – a közlekedés fejlődése tovább lassul, és itt kerül sor a népgazdaságon belül a hosszú távú célokhoz képest legnagyobb ütemvisszafogásra.

A Közlekedési Minisztérium előterjesztése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottságának

Az MSZMP Gazdaságpolitikai Bizottsága a közlekedés helyzetét és fejlesztésének fő irányait átfogóan 1977 decemberében tárgyalta meg. Ezt követően 1978 áprilisában az MSZMP Politikai Bizottsága is foglalkozott a kérdéssel. Határozatában – többek között – szükségesnek tartotta, hogy a közlekedéspolitika továbbfejlesztésének irányelvei fokozottan érvényre jussanak az állami irányításban és a vállalati munkában. Kérte a Minisztertanácsot, fordítson figyelmet arra, hogy a közlekedés korábbi elmaradásainak felszámolása gyorsuljon, az ágazat egészének folyamatos és arányos fejlesztése tartson lépést a népgazdaság szállítási szükségleteivel. A Minisztertanács 1011/1979. (V. 16.) számú határozatával hozta meg a szükséges intézkedéseket. A közlekedés helyzetét bemutató jelen előterjesztés tartalmazza a tett intézkedések eredményeit és azt is, hogy mely kérdésekben nem sikerült a Politikai Bizottság határozatát valóra váltani.

A közlekedés helyzete, a fejlődés jövőbeni irányai Gazdaságpolitikai Bizottság előtti áttekintésének időszerűségét indokolja, hogy a Politikai Bizottság állásfoglalása óta eltelt időszakban számos új – a korábban meghatározottól eltérő – tendencia alakult ki. Ilyenek pl.: a közlekedéspolitikai koncepcióban megfogalmazott közlekedésfejlődési tendencia megváltozott, az előirányzottnál lényegesen mérsékeltebbé vált; a szállítási teljesítmények alapvetően eltérnek a tervezettől; a korábbi, évről évre dinamikus növekedés helyett stagnáló, több területen csökkenő tendenciájú lett; ugyanakkor a fejlesztések elmaradása, az ütemtelen termelés és export, a munkaidő-csökkentés kiterjesztése, a létszámproblémák, a szomszédos vasutak kapacitásproblémái miatt – a mérsékelt szállítási igények mellett is – fokozott zavarok keletkeztek; a vasúti szállítások aránymérséklődésének megállítása,

kismértékű növelése helyett, annak fokozatos csökkenése következett be; jelentősen változott a közlekedés szerkezete, rendszere, teljes körűvé vált a szállítási feladatok vállalati rendszerben történő, vállalkozásszerű ellátása; a közlekedésben az árpolitika a tervezettnél nagyobb szerepet kapott; a tarifa a vállalati jövedelmezőség meghatározó tényezőjévé vált, és mérséklődött a költségvetési támogatás; a szállítási munka ellátásában fokozódó szerephez jutott a nem közlekedési vállalatok, a magánszemélyek tulajdonában lévő eszközállomány.

A közlekedés, mint a termelő infrastruktúra legnagyobb ágazata, szorosan kapcsolódik az anyagi termeléshez, a fogyasztáshoz, segítve vagy akadályozva annak fejlődését. Naponta milliók utazása által közvetlenül befolyásolja a lakosság közérzetét, alakítja életkörülményeit. A sokoldalú tapasztalatok arra utalnak, hogy a közlekedés a lakosság értékítéletében az áruellátás és a lakáshelyzet alakulásával azonos szinten jelentkezik. A közlekedés teljesítőképességének mérséklődését a társadalom nehezen ismeri el. Fokozódik a társadalmi nyomás a közlekedés mennyiségi és minőségi szolgáltatásaival szemben.

A közlekedés mai helyzetének reális értékelését a fejlesztés, illetve a szállítási struktúra változásának viszonylag hosszabb időszakra történő visszatekintése nélkül nem lehet elvégezni. A mintegy 10 éves visszatekintést az is indokolja, hogy a közlekedés berendezéseinek, járműveinek nagy része több évtizedes élettartamú, a közlekedési hálózatok pedig több emberöltőre előre meghatározzák a szállítási rendszert és annak hatékonyságát. A kialakult feszültségek és azok részbeni feloldási módjainak, a közlekedés 1990-es évekre várható teljesítőképességének és színvonalának számbavétele politikai megerősítést kíván, mivel a 7. ötéves népgazdasági tervezőmunka lezárása során az ágazat helyzetét kedvezőtlenül befolyásoló döntésekre is sor került. A népgazdasági tervezés megalapozását szolgáló termelőinfrastruktúra blokk-koncepció a közlekedés jelenlegi helyzetét, a meglévő és várható feszültségeket reálisan értékelte.

Figyelembe véve a várható, mérsékelten növekvő szállítási igényeket, a központi tervezőszervekkel közösen úgy lehetett vállalni a közlekedés mérsékelt ütemű fejlesztését, hogy a szállításigényességnek egyidejűleg 6-8%-kal kell csökkennie. Ennek megvalósításához külön intézkedési programokat kellett kidolgozni.

A 7. ötéves – ezen belül az 1986. évi – népgazdasági terv kidolgozásának és egyeztetésének végső fázisaiban jobban tisztázódtak a népgazdaság és az egyes népgazdasági ágak fejlődésének irányai és arányai. A tervezőmunka korábbi szakaszában elképzeltektől eltérően olyan tendenciák váltak ismertté, amelyek miatt a közlekedés műszaki állapotának romlása nem kerülhető el. A közlekedés teljesítőképességéhez szükséges, eddig elismert állami garanciák már 1986. évben érzékelhetően csökkennek.

Az általános fejlesztési lehetőségek és a területi közlekedésfejlesztési igények között éleződő ellentmondás a tárca részéről egyre nehezebben oldható fel. A helyi államigazgatási és pártszervek részéről kevéssé tapasztalható megértés a fejlesztési korlátok vagy a gazdaságtalan tevékenységek leépítése tekintetében. A helyi igények indokoltsága (pl. baleseti veszély, környezeti ártalom csökkentése, rövidebb utazási távolság, bővülő tömegközlekedési igény stb.) természetesen nem vitatható, de ezek kielégítésére alig van lehetőség.

A 7. ötéves tervezőmunka során a központi tervező szervek viszonylag kis figyelmet tudtak azokra a problémákra, stratégiai célokra fordítani, amelyek a középtávú terv időtartamát – jellegük miatt – meghaladják. A közlekedési rendszer, ezen belül a hálózatok fejlesztése tipikusan ebbe a kategóriába tartozik. Ezekben a kérdésekben a középtávú – esetenként csak 2-3 éves – előrelátás kevés.

Az előzőekben vázoltak alapján az előterjesztés célja, hogy a Gazdaságpolitikai Bizottságot tájékoztassa a korábbi határozatok figyelembevételével a közlekedés helyzetéről, a gazdaság és a társadalom részéről jelentkező igények kielégítésének színvonaláról; bemutassa a 7. ötéves tervezőmunka eddigi eredményeit; felvázolja a közlekedésfejlesztés ötéves stratégiáját, annak várható következményeivel együtt; és politikai támogatást kérjen – alapvetően a 7. ötéves terv keretein belül – a már ma is jól érzékelhető feszültségpontok fokozatos oldásához.

I. A közlekedés jelenlegi és 1990 körüli helyzetének megítélése

A közlekedés szerepe a lakosság életvitelében az elmúlt 10 évben érzékelhetően fokozódott. A teljesítmények ma összességében 37%-kal magasabbak, mint 1975-ben, a reáljövedelem és a fogyasztás mintegy 18-20%-os emelkedése mellett.

A távolsági tömegközlekedésben a vasúti utazások sok éve tartó csökkenését csaknem teljes egészében kiegyenlíti az autóbusz-közlekedés teljesítménynövekedése. Az utóbbi években a költségvetési támogatás mérséklését célzó nagyarányú helyközitarifa-emelés, az életszínvonal stagnálása és az esetenként alacsony szolgáltatási színvonal következtében a vasúti közlekedés iránt még jobban csökkent a kereslet.

A tömegközlekedés prioritása leginkább a városi közlekedésnél érvényesült. A főváros tömegközlekedése, az elmúlt évtized hálózatfejlesztése, jármű-rekonstrukciója következtében az összes fővárosi utazási igény több mint 85%-át nemzetközi mércével mérve is kielégítő színvonalon látja el. Közel 200 vidéki városban a tömegközlekedés szolgáltatásai iránt továbbra is dinamikusan növekednek az igények. Az év elején a költségvetési támogatások csökkentése céljából végrehajtott differenciált tarifaemelés az összes utazási keresletet nem csökkentette.

A lakosság növekvő utazási igényét döntő mértékben az egyéni közlekedési eszközök, azon belül is a csaknem megháromszorozódó személygépkocsipark elégítette ki. Jellemző az egyéni közlekedés térnyerésére, hogy az utóbbi 4–5 évben, mialatt a reáljövedelem érdemlegesen nem változott, a lakossági személygépkocsi-állománya – az ismert beszerzési korlátok és áremelkedések, az üzemeltetési költségek növekedése mellett is – 40%-kal bővült. Ezzel együtt a hazai motorizációs színvonal még a szocialista országok között is csak középszerű.

Az összes személyszállítási teljesítményen belül az egyéni közlekedés arányának növekedése a közúti motorizáció feltételrendszerével szemben fokozott és csak részben kielégíthető követelményeket támasztott. A vasút szerepének tervezettnél lényegesen nagyobb arányú csökkenése – az alacsony szolgáltatási színvonal, a hálózati és az utasforgalmi létesítményeknél tapasztalható évtizedes elmaradások miatt – nem csökkentette a vasúti beruházási igényeket. A következő öt évben a tömegközlekedési teljesítmények 3–6%-os növekedésére lehet számí-

tani, ami elsősorban a még kielégítetlen vidéki helyi közlekedési szükségletekből ered. Az egyéni közlekedési eszközök teljesítménynövekedése a korábbi évek üteménél várhatóan mérsékeltebb, 10–15% lesz.

Az áruszállítási teljesítmények 1975 évhez viszonyítva – a fajlagos szállításigényesség kb. 10%-os csökkenése mellett – csaknem 25%-kal növekedtek. A teljesítménynövekedés üteme megközelítően azonos a közlekedési vállalatoknál és az egyéb szervezeteknél. Az elmúlt 10 éves időszak szállítási teljesítményének elemzése azt mutatja, hogy az 1975–1980. és az 1981–1985. években alapvetően eltérő folyamatok keletkeztek. Az 1970-es évek második felében az igények még gyorsan növekedtek, de 1980-tól a teljesítmények már alig emelkedtek. A vasúti belföldi és különösen a jól fizető tranzitteljesítmények érzékelhetően visszaestek, a közúti szállítások növekedése is lelassult.

A vasúti szállítások volumene 10 év alatt mintegy 8 millió tonnával csökkent, ennek ellenére az év jelentős részében egyre nagyobb zavarokkal, kedvezőtlen hatékonysággal lehet a szállítási feladatokat ellátni. Ennek számos oka van: a rendező pályaudvarok műszaki és munkaerő-problémái, az elöregedő, alkatrészhiány és javítások elmaradása miatt csökkenő üzemképességű járműpark, a szállítási igények fokozódó hullámzása, a fuvaroztatók egy részének nem kellő rakodási készsége, a szomszédos (elsősorban a szovjet) vasutak fogadókészségében állandósuló zavarok és a MÁV belső üzemi folyamataiban jelentkező hiányosságok.

A közúti áruszállítások ellátásában a közlekedési vállalatok és a közületek korábban kialakult közel azonos részaránya kismértékben a közlekedési vállalatok javára tolódott el, és emellett kifejlődött a magánszektor. A több mint 20 ezer fuvarozó kisiparos teljesítményének részaránya már eléri az összes közúti áruszállítás 5%-át. A közúti szállítókapacitások jelenleg még a csúcsidőszakokban is képesek kielégíteni az igényeket. A kialakult arányok érdemleges módosítása a jövőben sem indokolt a közúti közlekedés szektorai között. Korszerűtlen a szállítási technológia. Az áruknak alig néhány százalékát lehet korszerű, kis élőmunka-igényű módszerekkel (konténer, rakodólap, speciális járművek stb.) továbbítani.

Az 1978-ban továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepció egyik meghatározó célkitűzése a termeléstől a végső felhasználásig terjedő szállítási folyamatoknak az összehangolása volt. Sajnos ez ideig csak az előkészítési, szervezési, tervezési munkákra, illetve kísérleti mintarendszerek működtetésére került sor. A megvizsgált, közel 20 árufélességnél a jelenlegi korszerűtlen szállítási módszerek a népgazdaságnak évente 1–1,5 Mrd Ft-tal több költségigényt jelentenek.

Összességében a közlekedés – időszakos zavarokkal és részben gazdaságtalanul – a belföldi és nemzetközi feladatoknak jelenleg meg tud felelni.

A 7. ötéves tervidőszakban a fajlagos szállításigényesség 6-8%-os csökkentése mellett, 7-8%-os áruszállítási teljesítménynövekedésre kell a közlekedésnek felkészülnie. A népgazdasági szintű szállításigényesség csökkenése elsősorban az anyag- és energiatakarékossági, technológiakorszerűsítési intézkedéseknek és kisebb mértékben a szállítási folyamatok összehangolásának lehet az eredménye. Ez utóbbihoz kedvező feltételeket teremthet az a jóváhagyott tárcaközi cselekvési program, amelynek megvalósítását központi források is segítik.

A közlekedés eszközállományának színvonalát a felhalmozódott elmaradások mellett az adott időszak beruházási lehetőségei nagymértékben meghatározzák.

A közlekedés fejlesztésének az 1970-es években megindult kedvező irányú folyamatát a népgazdaság egyéb prioritásai kedvezőtlenül befolyásolták. A közlekedés beruházási lehetőségei a jelenlegi ötéves tervidőszakban a tervtől mintegy 7%-kal, az 5. ötéves tervidőszakban megvalósított beruházásoktól pedig csaknem 16%-kal maradnak el. Különösen a közlekedési hálózatokat érintő állami döntésű beruházások csökkentek jelentősen. Így a metróhálózatnál, az autópálya-építésnél és a vasúthálózat-fejlesztésnél, illetőleg az országos úthálózat korszerűsítésénél és fenntartásánál került sor erőteljes csökkentésekre.

Kedvezőbb lehetőséget kapott a csővezetékes szállítás és különösen a repülőtér-fejlesztés, amely időközbeni kormánydöntés eredményeként a közlekedésen belül a legtöbbet fejlődött. E területen meg lehetett valósítani a több ötéves ciklusra is előrelátó stratégiai tervezést és fejlesztést. A vasúti hálózatok és csomópontok jelentős része elhasználódott, a tervezett út- és hídépítések, korszerűsítések közel 30%-át el kellett halasztani.

Csökkent az autópálya-építés, a tervezett burkolatmegerősítésnek csak alig több mint a fele valósulhat meg. Ennek következtében a közlekedés csaknem minden területén felgyorsult a járműpark elhasználódása, elöregedése. A lecsökkent beruházási források mellett a hálózatok korszerűsítése és fejlesztése a szükségletektől elmaradóan, de továbbra is elsőbbséget élvezett, de ez csak a járműbeszerzés rovására volt megoldható.

A közlekedésfejlesztés fokozódó gondjai mellett is, ebben a tervidőszakban egyes területeken lényeges színvonaljavulást eredményező beruházásokat valósítottunk meg, (pl. ferihegyi forgalmi épület és leszállópálya létesítése, vasútvonalak villamosítása, metróépítés, néhány gyorsforgalmú és egyéb útpálya befejezése), amelyek érdekében azonban más területeken feszültségeket kellett vállalni. Nem sikerült mérsékelni a megyék közötti ellátottsági szintkülönbségeket, de pozitívnak tekinthető, hogy a viszonylag alacsony arányban kiépített tanácsi úthálózatra a tanácsok részben saját forrásaik átcsoportosításával, részben társadalmi munkával a tervezettnél többet tudtak fordítani.

A 7. ötéves tervidőszakban a népgazdaság szocialista szektorában tervezett beruházások mérsékelt növekedése mellett a termelő infrastruktúra egészének fejlesztése lépést tart a termelőágazatok fejlesztésével. Mivel a távközlés fejlettsége, illetve az egészséges ivóvízellátás és a csatornázottság még a közlekedésnél is nagyobb feszültségeket mutatott, és a tervidőszakban a mennyiségi igénynövekedés is várhatóan gyorsabb lesz, e területek kaptak a termelő infrastruktúrán belül prioritást. Ezért a közlekedés 1986–1990 közötti fejlesztési lehetősége az 1971–1975. évek szintjére esik vissza. Ez azt jelenti, hogy az elkövetkező tervidőszak beruházási előirányzatait tekintve, a népgazdaság valamennyi területét figyelembe véve, a közlekedésnél kerül sor a hosszú távú tervek időarányos célkitűzéseihez képest a legnagyobb visszalépésre, ami az ágazat egészét tekintve nemhogy az elmaradottság ledolgozását nem teszi lehetővé, de újabb feszültségpontok jelentkezése miatt az általános helyzetet is rontja.

A 7. ötéves népgazdasági tervnek 1981-es áron mintegy 89 Mrd Ft-os közlekedési beruházási variánsa csak arra lesz alkalmas, hogy a közlekedési beruházások évek óta tartó csökkenő ütemét megállítsa, majd olyan szerény mértékű növekedést biztosítson, amivel az 1979. évi beruházási szint lesz 1990-ben elérhető. Ez a beruházási nagyságrend néhány jelentős fejlesztés folytatását, befejezését, illetve megkezdését teszi lehetővé (pl. az M0-s, az M5 autópályák, az É–D-i metró újabb szakasza, a ferihegyi régi leszállópálya, 1-2 nagy folyami híd). A közlekedésen belül a vasúti hálózatok és csomópontok korszerűsítési, fejlesztési üteme szerény mértékben növekszik a vonalvillamosítási program ésszerű folytatása mellett.

A tervezett hálózati rekonstrukciók és fejlesztések összhangban vannak a korábbi hosszú távú terv időarányos célkitűzéseivel, de azokhoz képest lényegesen szerényebbek. Ennek következménye, hogy az évtized végén is a hiányzó vagy nem kellő kapacitású út-, vasút-, metróhálózatok miatt a népgazdaságnak évente 10–15 Mrd Ft-tal többet kell a közlekedésre fordítani.

A közlekedés működőképességének fenntartását a 7. ötéves tervidőszakban kétségtelenül nehezíti, hogy a hálózatok évtizedek alatt felhalmozódott elmaradottságának megállítása miatt a járműparkokra a feltétlenül szükséges selejtpótlásnál is kevesebb fordítható. A közlekedés járműparkja – kevés kivételtől (pl. a fővárosi villamos-, nemzetközi gépjármű-közlekedés) eltekintve – nagy élő- és holtmunka-ráfordítással, kisebb üzembiztonsággal lesz üzemben tartható, és a következő tervciklusban ugrásszerűen növekvő hányadban cserére szorul. A 8-9 éves átlagos életkorú, nagy fogyasztású, környezetszennyező személygépkocsi-park korszerűsítésére – a szocialista piacon mennyiségileg is korlátozottan beszerezhető járművek miatt – alapvetően nem lesz mód. A választék bővítése céljából indokolt a kis fogyasztású nyugati gépkocsik beszerzési lehetőségeit megkeresni.

A polgári légi közlekedés gépparkjának egy részénél is időszerű a selejtezés. Itt elsősorban nem a beruházási forrás a fő gond, hanem az, hogy előreláthatólag 1990-ig a szovjet ipar nem fog olyan repülőgépet gyártani, amely a nemzetközi zajnormáknak megfelelne és fajlagos energiafogyasztás szempontjából megközelítené a jelenlegi korszerű repülőgépeket. Ezért indokolt, hogy amíg ilyen gép beszerzésére nincs mód, addig a Malév szocialista és egyéb légitársaságoktól béreljen gépeket, illetve közösen üzemeltessen járatokat. A szovjet technikát távlatban sem indokolt felváltani tőkéssel.

A blokk-koncepcióban az út-, hídfenntartásra minimálisan szükségesnek tartott költségvetési források is csak az útállapotok romlási folyamatának lassítását alapozzák meg. Ez a működőképesség megőrzéséhez hosszabb távon gazdaságtalan útfenntartási technológiák alkalmazását kényszeríti ki. A feszültséget fokozza, hogy a 7. ötéves népgazdasági tervben a költségvetés feszültségei miatt a szerény 10%-os forrásbővítést sem lehet biztosítani. A rendkívül visszafogott ötéves beruházások forrása sem alapozható meg egyes alágazatokban teljes egészében. Az 1986. évi közgazdasági szabályozást alapul véve, a közúti közlekedésben pl. mintegy 10 Mrd Ft, a vízi közlekedésnél közel 1 Mrd Ft forráshiány jelentkezik, amit a további éves tervezőmunkák során feltétlenül meg kell szüntetni. A MÁV-

nál az ÁTB vonatkozó állásfoglalása alapján a tervidőszak egészében nem számolunk forráshiánnyal, de az 1986. évi problémákat még rendezni szükséges.[1]

A vázolt és a tervezőmunka során elismert nehézségek mellett 1990-ben a közlekedési rendszer eszközállománya – amennyiben a szállításigényesség tervezett csökkentése bekövetkezik – a feladatoknak időszakos zavarokkal, nem kellő gazdaságossággal, de meg fog felelni úgy, hogy néhány területen (pl. városi tömegközlekedés, vasúti csomópontok, úthálózatok, járművek) még elviselhető feszültségeket kell vállalni. A beruházási lehetőség hiányában elkerülhetetlen a nagy élő- és holtmunka-igényű felújítási tevékenységek fokozódása. Ezek mérséklése érdekében a tervidőszak második felében – a népgazdaság kedvezőbb fejlődése esetén – indokolt többlet beruházási forrásokat biztosítani. Ez azt igényli, hogy a népgazdasági tervezési tartalék forrásaiból a közlekedés a jelenlegi tervidőszaki – közel 100 Mrd Ft-os – beruházási volumenéhez hasonló mértékben részesüljön. Ez összhangban lenne az Állami Tervbizottság által ez év közepén elfogadott termelőinfrastruktúra blokk-koncepcióban a tervezési tartalék figyelembevételével kialakított változattal. Amennyiben erre nem kerülhet sor, abban az esetben az 1990-es évek után olyan mértékű eszközpótlási igénnyel kell szembenézni, amelynek kielégítése nemcsak fejlesztési erőforrásokat, de ipari és exporthátteret tekintve sem reális.

A jelenlegi népgazdasági hosszú távú tervkoncepció nem számol 1990 után a közlekedés kiemelt fejlesztésével. Megítélésünk szerint, amennyiben a 10–15 éves, csökkenő irányú – több területen a szinttartást sem biztosító – beruházási politikát nem követi egy kiemelt fejlesztés, a közlekedés olyan helyzetbe kerül, hogy akadályozza a társadalmi-gazdasági fejlődést, a jelenleginél többszörösen nagyobb közvetlen és közvetett károkat okozva.

A közlekedés munkaerő-feltételei 1975–1980 között összességében nem romlottak. Az ágazat több mint 310 ezer fős összlétszáma alig változott, csökkenés csak a vasúti közlekedésnél következett be, itt is néhány, bár kétségtelenül fontos munkakörnél. A viszonylag kedvező helyzetet elősegítette az a következetes, kormányzatilag is támogatott bérpolitika, amelynek eredményeként a közlekedés az átlagos jövedelem szempontjából a termelő ágazatok között az első helyet foglalta el. Ez a kedvező pozíció a 6. ötéves tervidőszakban nagymértékben romlott. Ennek is a következménye, hogy 1980-tól megindult és felgyorsult a munkaerő eláramlása a városi tömegközlekedés, közúti és a vasúti közlekedés kulcsfontosság munkaköreiből. A városi tömegközlekedés autóbusz-vezetői körében az utóbbi években közel 10%-os létszámcsökkenés következett be, s jelenleg már minden hatodik ember munkáját a meglévők túlóráztatásával, szabadnapelvonásokkal, forgalomszervezési intézkedések megtételével kell pótolni. A vasúti közlekedés kiemelt fontosságú munkaterületein (kocsirendező, tolatásvezető, váltó-

1 Az Állami Tervbizottság 1984. június 21-ei ülésén elfogadta az 5017/1984. sz. határozát, amelynek értelmében hét-nyolcszázezer tonnával emelni kell a MÁV szállítási kapacitását, és az ehhez szükséges fejlesztésekhez „soron kívüli forrráskiegészítéssel" 400 millió Ft támogatást állapított meg az alábbi célokra: pályakorszerűsítés 232, csomópontok fejlesztése 75, járműjavítók fejlesztése 93 millió Ft. Az Állami Tervbizottság 5038/1985. sz. határozata (augusztus 29.) rögzíti a Magyar Államvasutak gazdasági működésének és fejlesztésének a 7. ötéves tervidőszakra vonatkozó feltételrendszerét.

kezelő, sarus, jegyvizsgáló) a technológiai előírások szerinti létszám több mint harmada hiányzik, és állandósultak a létszámgondok a távolsági autóbusz-vezetőknél is. A kialakult munkaerő-feszültség különösen a fővárosban vált tevékenységellátást veszélyeztető, a magas munkaintenzitás pedig egészséget károsító mértékűvé. A közlekedés kulcsfontosságú munkaköreiben általánossá vált a havi 220–260 órás foglalkoztatás, a pihenőnap-elvonás, növekedett a szabadidő rovására a szolgálati idő. Gyakoribbá váltak a balesetek, ugrásszerűen megnövekedett a rokkantnyugdíjazás.

Súlyosbítja az ágazat munkaerőhelyzetét, hogy a közlekedési vállalatok – anyagi feltételek hiányában – a több műszakos dolgozók körében a heti 40 órás munkahetet nem tudták bevezetni. A közlekedésben foglalkoztatottak 42%-a (124 ezer ember) végzi munkáját 2–3 műszakban, és többségük hétvégén, ünnepnapokon is szolgálatot lát el. Mind a törvényes, mind a tényleges munkaidejük hosszabb, az egy órára jutó alapbérük pedig alacsonyabb, mint más népgazdasági ágak összehasonlítható munkaköreiben. A fővárosi autóbusz- és villamosvezetők részére rendszeresített forgalmi juttatás, ill. pótlék 14 évvel ezelőtt megállapított és 7 éve felemelt mértéke ma már nem ösztönző. Úgy ítélhető meg, hogy a 7. ötéves tervidőszakban a közlekedési feladatok ellátásának színvonala – a nem kielégítő technikai feltételek miatt – egyre inkább az ágazat munkaerő-megtartó képességének javításától függ. Az erre vonatkozó javaslatok azonban – a forgalmi juttatás felemelése, a műszakpótlék rendezése – ez ideig az érdekelt kormányzati szervek részéről nem nyertek támogatást. Nem történt előrelépés az ágazat évek óta tartó bérlemaradásának megszüntetésében sem. Annak ellenére, hogy a keresetszabályozásban a MÁV és a városi tömegközlekedés „kiemelésben" részesült, az ipari átlagnak megfelelő bérfejlesztést nem tudják a dolgozók részére biztosítani. Ehhez 1986. évben legalább néhány kulcsfontosságú vasúti és városi tömegközlekedési munkakörnél érzékelhető javulást kell elérni.

A közlekedés gazdasági feltételrendszerére az elmúlt évtizedben az útkeresés volt a jellemző. Az 1970-es évek második felében lényegében vállalatonként eltérő, speciális jövedelemszabályozás érvényesült. A rögzített hatósági árak magas részaránya nagyarányú árkiegészítést és beruházási támogatást tett szükségessé. Erre az időszakra esik, hogy a nemzetközi szállítások terén – elsősorban a vasúti tranzitnál – jelentős díjemelésekben megnyilvánuló aktív árpolitikát kezdeményeztünk. A 6. ötéves tervidőszak szabályozórendszerének kialakításakor azzal számoltunk, hogy dinamikus teljesítménynövekedés következik be, és a belföldi, ill. nemzetközi tarifákat a begyűrűződő költséget meghaladó módon lehet növelni. E feltételezések nem váltak valóra. Az áruszállításnál végrehajtott tarifaemelések jelentős része a költségnövekedést sem ellentételezte. A személyszállítási tarifaemelések célja alapvetően a költségvetési támogatás csökkentése volt. A nemzetközi fuvarpiacon pedig több területen a korábbi tarifaszintet sem lehetett megőrizni. Az átlagos termelői áremelkedéstől érzékelhetően elmaradó tarifaemelések következtében egyrészt a vasúti és a közúti szállítások jövedelmezősége nagymértékben csökkent, másrészt ezen keresztül a közlekedési vállalatok – elsősorban a nagy szállítási igényű ágazatokat – közvetetten évente több milliárd forinttal támogatják. A viszonylag alacsony tarifaszint is közrejátszik a magas szállításigényességben. Ezért a következő tervidőszakban indokolt a termelői áremelkedéseket összességében kismértékben meghaladó differenciált áruszállítási tarifaemeléseket végrehajtani. A legutóbbi évek szabályozószigorításai a közlekedési vállalatokat az átlagosnál is hátrányosabban érintették.

Mindezek miatt a közlekedési vállalatok gazdasági pozíciói nagymértékben romlottak, és ma már olyan vállalatoknak vannak napi, rövid távú gazdálkodási gondjaik, mint a MÁV és a Mahart, de emellett számos Volán- és autójavító vállalat is elkezdte erőforrásainak felélését.

Az 1985. évi szabályozóváltozás annak ellenére, hogy igyekezett a közlekedés sajátosságait figyelembe venni, érdemlegesen nem változtatta meg a helyzetet. Az előzőekben vázolt alacsony, 7. ötéves tervidőszaki beruházási előirányzatokat – még a népgazdasági átlagos bérfejlesztési céloktól elmaradó bérezés figyelembevétele mellett – sem lehetett eddig a tervbe vett központi források mellett vállalati forrásokkal teljes egészében megalapozni. Ez év során az ÁTB és a GB a MÁV s a Mahart gazdálkodási egyensúlyának biztosítására, a tervezett fejlesztések megalapozására – speciális szabályozóelemek és jelentős állami támogatások feltételezésével – alkalmas keretszabályozást fogadott el. Fontos gazdaságirányítási feladat, hogy ennek – a költségvetés egyensúlyi problémái mellett is – érvényt lehessen szerezni.

A közúti szektorban 40–50%-os részarányt elérő, teljesen amortizálódott és selejtezendő járművek pótlása ma még megoldatlan. A kiút az 1970-es évek járműrekonstrukciós programjához hasonló megoldás lehet. Első lépésként 1986-ban az autóbuszparknál kell a közgazdasági feltételeket megteremteni ahhoz, hogy a rendkívül költséges, élőmunka-, anyag- és alkatrész-igényes felújítások elmaradó ráfordításaiból új járművek beszerzése valósulhasson meg. A tervidőszak folyamán ezt a tehergépjármű-parkra is ki kell terjeszteni. További feladat, hogy az országos úthálózat fenntartásának és üzemeltetésének költségvetési éves előirányzatai megállapításához a mainál objektívebb módszert alakítsunk ki. Ez a forgalommal arányosan növekvő forrásokat biztosíthatna az útállapot romlási folyamatának megállításához, majd szerény mértékű növeléséhez.

A jövőben bővíteni kell azokat a módszereket, amelyek a közlekedés szolgáltatásait igénybe vevők eddigieknél fokozottabb áldozatvállalásával járnak.

A közlekedés belső intézkedései eddig is és ezt követően még inkább elengedhetetlen feltételei a szállítási feladatok ellátásának. Az intézkedések egy része a közlekedési vállalatok ráfordításainak mérséklésére, illetőleg – új kereskedelmi módszerek eredményeként – a bevételek növelésére irányult. Az évenkénti közel 100 ezer tonna kőolajnak megfelelő energiamegtakarítás, legtöbb területen az eszközállomány kihasználtságának megtartása, ill. javítása, az évek óta 350 millió $-t meghaladó szintű tőkésdeviza-bevétel elérése, a bővülő szolgáltatások köre érzékelteti ezen intézkedések fontosságát.

A vállalati szervezeti struktúrák korszerűsítése, az igazgatási lépcsők ésszerű leépítése, a belső érdekeltségi rendszerek kifejlesztése, az egyes területeken a kibontakozott gazdasági verseny kedvező eredményeket hozott.

Az elkövetkező években az ágazat belső intézkedéseitől egyre kevésbé lehet elvárni az energiatakarékosság és a devizaszerzés eddigi kedvező eredményeinek megőrzését. Ennek jelenleg nincsenek meg az objektív feltételei. Javulást kell elérni a belső forgalomszervezés, az üzemi folyamatok irányítása terén, ami hoz-

zájárulhat az eszközállomány kihasználtságának fokozásához. Ez feltételezi a javító- és alkatrészgyártó ipar termelésének és szállítókészségének érzékelhető javítását.

II. Következtetések és feladatok

A közlekedés jelenlegi helyzete és a 7. ötéves népgazdasági terv közlekedési előirányzatai alapján úgy ítélhető meg, hogy a közlekedés a reá háruló feladatokat az étized végén a jelenleginél összességében rosszabb színvonalon, költségesebben, de még képes kielégíteni. Amennyiben a termelőágazatok technológiakorszerűsítése, anyag- és energiaigényessége csökkentése révén a szállításigényességnek a tervezett mértékű mérséklése nem valósul meg, vagy a gazdaság vártnál gyorsabb ütemű fejlődése következik be, abban az esetben a közlekedés a termelési-elosztási folyamatokban a mainál lényegesen nagyobb zavarokat fog okozni. Ezért évenként elemezni kell e népgazdasági folyamatokat, és amennyiben a szállítási feladatok alakulásában a tervezetthez viszonyítva lényeges növekedés tapasztalható, a közlekedés szállítóképességének bővítésére a szükséges intézkedéseket a gazdaságirányító szerveknek az éves tervek keretében kell megtenniük.

A vasúti exportszállításokat tartósan kedvezőtlenül befolyásoló szovjet fogadási készség rövidebb távon való érzékelhető javulása nem várható. Ezért helyesek azok a magyar törekvések, amelyek a feszültségek oldását célozzák szervezési, együttműködési intézkedésekkel és még pótlólagos beruházási ráfordításokkal is. Ennek feltételeit a magyar exportszállítások érdekében a tervidőszakban meg kell teremteni.

A közlekedés irányításának fő feladata, hogy az adott eszközállomány üzemkészségét – a kellő pótlási források hiányában – fokozott fenntartással, a biztonsági követelmények megtartásával biztosítsa, a szállítási rendszer működőképességét megőrizze. A közlekedésben a korábbi hosszú távú fejlesztési célokhoz képest 1990-ig 30–40%-os elmaradás halmozódik fel.

Az 1990-es évekre való átmenet gondjainak enyhítése, a közlekedési rendszer kedvezőtlen színvonalából eredő, több tízmilliárdra becsülhető népgazdasági kár csökkentése érdekében indokolt, hogy – kedvezőbb gazdasági fejlődés esetén – a ma tervezési tartalékként kezelt beruházási forrásokból a közlekedés olyan mértékben részesedhessen, hogy 1986–1990 között a jelenlegi ötéves tervidőszaki beruházási színvonal megvalósítására nyíljon mód. Az út- és hídfenntartásoknál a megindult elhasználódási folyamat lassítása érdekében el kell érni, hogy minimálisan a 6. ötéves tervidőszaki ráfordításokat 10%-kal meghaladó forrás álljon rendelkezésre.

Az éves tervekben kialakítandó előirányzatokhoz következetesen biztosítani kell a differenciált jövedelem- és bérszabályozás, az ár-, tarifa- és támogatási rendszer, a hitel- és beruházási szabályozások és a költségvetési támogatások útján a szükséges forrásokat. El kell érni, hogy a közlekedési rendszer fenntartásának, korszerűsítésének és fejlesztésének terheiből az eddigieknél fokozottabban vegyék ki a részüket a szolgáltatást igénybe vevők.

Az évtized végéig – a terv mai előirányzatai alapján – a közlekedésen belül az egyes területeken eltérő színvonal alakul ki, a problémák is különböző megközelítést, figyelmet érdemelnek. Kedvező, illetve elfogadható helyzet, felvállalható feszültség várható, és a tervekben megfogalmazottól eltérő intézkedést nem igényel:

- a népgazdasági szállítási folyamatok racionalizálása;
- a repülőtér és repülésirányítás fejlesztése;
- a fővárosi tömegközlekedés;
- az autópálya-építés;
- a nemzetközi gépjármű-közlekedés;
- a csővezetékes szállítás;
- a tanácsi úthálózat fejlesztése.
- A MÁV és a Mahart tekintetében a szállítóképesség megőrzése érdekében már elhatározott állami döntéseknek az 1986. évinél következetesebben érvényt kell szerezni az éves tervekben és gazdaságszervező intézkedésekben.

A még nem kellően megalapozott tervcélok, illetve a kialakuló rendkívül kedvezőtlen tendenciák miatt folyamatos figyelmet, differenciált közgazdasági, ipari, külkereskedelmi megalapozást és a népgazdaság teherbíró képességétől függően többletráfordítást igényel:

- az országos és a tanácsi út- és hídfenntartás, az állapotromlás lassításának érdekében;
- az autóbusz-, teher- és személygépkocsi-park elöregedési folyamatának megállítása;
- a vidéki tanácsi tömegközlekedés járműrekonstrukciója;
- a selejtezendő tengeri hajók pótlása;
- a vasúti és városi tömegközlekedésben a létszámhiányos szakmák anyagi megbecsülésének fokozása, a heti 40 órás munkaidő bevezetése feltételeinek biztosítása.

Urbán Lajos

A Gazdaságpolitikai Bizottság állásfoglalása[2]

A Gazdaságpolitikai Bizottság megállapítja, hogy a közlekedésben – a népgazdasági terv nyújtotta lehetőségeknek megfelelően – több területen sikerült javulást elérni, számos új létesítmény szolgálja a társadalmi-gazdasági követelmények magasabb színvonalú kielégítését. A közlekedés egészének fejlődése azonban elmaradt a termelő ágazatokétól, és nem éri el a szerepének, fontosságának megfelelő szintet. A 7. ötéves tervidőszakban – egyéb indokolt prioritások miatt – a közlekedés fejlődése tovább lassul, és itt kerül sor a népgazdaságon belül a hosszú távú célokhoz képest legnagyobb ütemvisszafogásra.

Az áruszállító kapacitások, a szolgáltatási színvonal fejlesztéséhez szükséges eszközök, beruházások, gazdálkodási körülmények a 7. ötéves tervidőszakban kevésbé lesznek biztosíthatók, mint korábban, ezért fokozottabb hangsúlyt kell

2 A GB állásfoglalásának szerkezete eltér az előterjesztés állásfoglalás-tervezetétől, melynek közlésétől eltekintettünk.

kapniuk a beruházásokat nem vagy csak csökkentett mértékben igénylő szervezési és műszaki fejlesztési megoldásoknak. Ezért a közlekedés irányításáért és végrehajtásért felelős szerveknek (minisztérium, tanácsok, vállalatok stb.) alapvető feladata, hogy a közlekedési rendszer szállítóképességét megőrizzék, és elsődlegesen forgalom- és üzemviteli szervezési intézkedésekkel – romló eszközállomány mellett is – a közlekedési eszközök ésszerű kihasználtságát fokozzák. Egyes területeken a beruházási és szervezési intézkedésekkel összhangban javítani kell a szolgáltatások színvonalát, nem engedhető meg, hogy a tömegközlekedés közhangulatot rontó tényezővé váljon. A közlekedési vállalatoknál még meglévő tartalékokat – elsődlegesen az érdekeltség fokozásával, az irányító-szervező-ellenőrző munka javításával – folyamatosan felszínre kell hozni.

A bizottság helyesli a 7. ötéves tervidőszakra kialakított közlekedésfejlesztési koncepciót, amely szerint a közlekedésben elsőbbséget élveznek a működőképesség biztosítása érdekében a hálózatok – ezen belül is elsősorban a vasúthálózat – rekonstrukciós jellegű beruházásai. Nem nélkülözhetők azonban az ésszerűbb, gazdaságosabb közlekedés érdekében szükséges jelentős új, hálózati jellegű fejlesztések sem. Tudomásul veszi, hogy a fejlesztési források korlátozottsága olyan hatással jár, hogy más fontos területek, pl. járműbeszerzések, jogos területi (megyei) igények, szociális beruházások továbbra is háttérbe szorulnak. A közlekedés fejlesztése társadalmi érdek, ezért indokolt megvizsgálni, hogy az igénybevevők kölcsönös érdekeltségüknek megfelelően az eddigieknél ehhez jobban járuljanak hozzá.

A helyzet érdemleges javítása azonban elsődlegesen központi, összehangolt intézkedéseket követel, ezért ajánlja az illetékes állami irányító szerveknek, hogy gazdaságszervező intézkedésekkel és a központi eszközök célirányos felhasználásával segítsék elő a szállítóigényesség érdemleges csökkentését, a racionális szállítási folyamatok elterjesztését. A gazdaságilag nehéz helyzetbe került közlekedési vállalatokkal kapcsolatosan hozott helyes állami döntéseknek folyamatosan szerezzenek érvényt.

A tervidőszak első felében ismételten vizsgálják meg és tegyenek érdemi intézkedéseket olyan problémák megoldására, mint a vasúti és városi közlekedés létszámhiányos szakmái anyagi megbecsülésének fokozása, a heti 40 órás munkaidő bevezetésének feltételei, a közhasználatú közúti és vidéki városi közlekedés járműparkja rekonstrukciójának megkezdése, a közúthálózat elhasználódási folyamatának lassítása. A tervidőszak közepén a közlekedésben kialakult feszültségek oldása, az ebből származó népgazdasági károk csökkentése és az 1990-es évtizedre való zavarmentesebb átmenet elősegítése érdekében a népgazdaság kedvezőbb fejlődése esetén meg kell vizsgálni annak módját, hogyan lehet további fejlesztési lehetőségeket biztosítani a közlekedés részére. A hosszú, valamint középtávú népgazdasági tervezőmunkában a fejlesztési elgondolások korszerűsítésével együtt az ágazat visszafejlődésének megállítása, a bővülő szállítási feladatok színvonalasabb ellátása, valamint az ágazatnak a népgazdaság intenzív fejlődéséhez való érzékelhető hozzájárulása érdekében indokolt az 1990-es években a közlekedés fejlesztését népgazdasági prioritásként célul kitűzni.

A Gazdaságpolitikai Bizottság indokoltnak tartja, hogy a Közlekedési Minisztérium a központi szervekkel együttműködve tekintse át a beruházás és fenntartás közötti elhatárolást, a külföldi működő tőke bevonási lehetőségét és a magánfuvarozók tevékenységét a közúti közlekedés területén, a Szovjetunióba irányuló exportszállítások vízi útra terelésének gazdaságos kibővíthetőségét, a közlekedés alkatrész- és járműigénye jobb kielégítésének ipari feltételeit, a Dacia személygépkocsik növekvő importjával kapcsolatban a minőségjavítás módozatait, továbbá a területi szervek bevonásával, gazdaságos megoldásra törekedve rendezze a kis forgalmú vasútvonalak helyzetét.

A Gazdaságpolitikai Bizottság szükségesnek tartja, hogy a vasút fejlesztési kérdéseiről és a Malév repülőgépparkja szükségessé váló fejlesztésének lehetőségéről, valamint a termelő infrastruktúrán belül kiemelt telefonfejlesztésről tájékoztató jelentés készüljön a Politikai Bizottság részére.

A Közlekedési Minisztérium előterjesztése az MSZMP KB Gazdaságpolitikai Bizottsága részére a közlekedés helyzete és fejlesztésének fő irányai a 7. ötéves tervidőszakban, 1985. november 20. MOL M–KS 288. f. 15. cs. 513. ő. e. 1985. november 23. Szigorúan titkos. Készült 55 példányban. „E" számú példány. 21 gépelt oldal és 6 melléklet.[3]

3 A 2–6. sz. mellékletek közlésétől eltekintettünk.

70

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ IRÁNYELVEI AZ EZREDFORDULÓIG

1987–1988

A Kádár-korszak utolsó éveiben megszaporodtak az olyan koncepcionális tervezetek, amelyeket a közlekedési tárca – a beruházási keretekért folytatott küzdelmekben – nyomásgyakorlási eszközként igyekezett felhasználni. A Minisztertanács 1987. április 23-i ülésén fogadta el a további koncepcióalkotás alapjául szolgáló irányelveket. A közlekedési tárca – a fenti irányelvek alapján – még 1987-ben elkészítette „A közlekedésfejlesztés koncepciója az ezredfordulóig" című, mintegy 37 gépelt oldalas tervezetet, melynek elsődleges célja az volt, hogy „a közlekedési ágazat, azon belül a legfontosabb tevékenységek egyre súlyosbodó helyzetére felhívja a figyelmet, bemutatva a leépülés gyorsuló folyamatát". A másodikként közölt dokumentum az MSZMP PB számára összeállított előterjesztés. Ezt az MSZMP PB 1988. február 9-én tárgyalta meg. Előadója Kovács István volt. A PB a jelentést tudomásul vette és ajánlotta, hogy a koncepció irányelveit a Minisztertanács véglegesítse és terjessze az országgyűlés elé.

A) A Minisztertanács 3130/1987. számú határozata 1987. április 23.

1. Az ezredfordulóra a közlekedésnek az igényeket megbízhatóan, mérsékelten javuló színvonalon kell kielégítenie. Az ennek megfelelő fejlesztés mértékét a mindenkori tervezőmunkában kell biztosítani.

2. A hálózatfejlesztés és az össztársadalmi érdeket szolgáló funkciók ellátása (hivatásforgalom, városi tömegközlekedés, közlekedési alapellátás) feltételeinek megteremtése állami feladat, amelynek finanszírozási mechanizmusát korszerűsíteni kell (költségvetés, helyi és egyéb források). A közgazdasági feltételrendszer egyes elemeit ennek megfelelően kell kialakítani.

3. Egyidejűleg kell megvalósítani a hálózatok korszerűsítését, fejlesztését, szűk keresztmetszetének oldását, a tömegközlekedési és a közhasználatú közúti áruszállító járművek cseréjét, valamint a közlekedés építményeinek, kiszolgáló létesítményeinek korszerűsítését, a forgalom igényeivel arányos kapacitásbővítését, a hálózat valamennyi elemének (csomópontok, rendező pályaudvarok, határátmenetek) összehangolt fejlesztésével.

4. A vasúti hálózat, annak csomópontjai, berendezései a végrehajtandó korszerűsítés eredményeként feleljenek meg a hazai és a nemzetközi áru- és személyszállítási követelményeknek, valamint a hatékony üzemvitel feltételeinek, csatlakozzanak megfelelően a kiépülő nemzetközi vasútvonalakhoz.

5. A vasút- és közúthálózat Budapest-centrikusságát elkerülő vasút- és útvonalak, Duna- és Tisza-hidak építésével oldani kell, a budapesti átmenő kapacitások egyidejű bővítése mellett. El kell érni, hogy a vasúti tranzitszállítások 60-70 km/h sebességgel haladjanak át az országon.

6. Folytatni kell az autópályák és autóutak építését, csatlakozva a nemzetközi autópálya-hálózathoz.

7. Az úthálózat egészének kapacitását közelíteni kell a forgalmi igényekhez, biztosítani kell a tanácsi úthálózatnak az országos közúthálózat színvonalát megközelítő folyamatos kiépítését, a különböző jellegű forgalmak (átmenő és célforgalom, kerékpáros és gyalogos közlekedés) szétválasztását. Meg kell állítani az úthálózat állapotának gyorsuló ütemű romlását, majd el kell érni az utak TMK-rendszerű folyamatos karbantartását.

8. A fő alágazat továbbra is a vasút és a közút, áruszállítási munkamegosztásuk arányát a népgazdasági igények és a közlekedési rendszerrel szemben támasztott hatékonysági követelmények figyelembevételével kell kialakítani. Intézkedések szükségesek a szállításigényesség további csökkentésére és a korszerű szállítási, rakodási módszerek elterjesztésére.

9. Általában célul kell kitűzni a távolsági és a helyi tömegközlekedés színvonalának emelését. Budapesten folytatni kell a metróhálózat építését. Nagyvárosokban, különösen a hivatásforgalomban és a városközpontokban, valamint a környezetvédelmi szempontból kiemelt területeken a tömegközlekedést kell előnyben részesíteni.

10. Az automobilizmus dinamikus fejlődése érdekében meg kell oldani korszerű, kis fogyasztású, környezetkímélő személygépkocsik tömeges beszerzését, alkatrészellátását és javítását. Ezzel összhangban meg kell teremteni a megfelelő infrastrukturális hátteret, különösen a gépkocsitárolás és -parkolás feltételeit.

11. A légi közlekedés növekvő szállítási és minőségi igényeit a repülőgéppark cseréjével kell kielégíteni, a forgalom biztonsága érdekében az irányítórendszert szükség szerint tovább kell fejleszteni.

12. A tengeri hajóparkot a nemzetközi igények figyelembevételével kell bővíteni, illetve legalább a jelenlegi szinten tartani, a belvízi közlekedés eszközállományát pedig a szállítási munkamegosztáson belül megkívánt részesedési arányának megfelelően kell fejleszteni, a Duna–Rajna–Majna-csatorna várható üzembe helyezésére is tekintettel. Mielőbb korszerűsíteni kell a csepeli szabadkikötőt, melyhez külföldi tőke bevonása is elképzelhető.

13. A terület- és településrendezés-fejlesztés vegye figyelembe a közlekedés elvárásait; a közlekedés segítse a célszerű területfelhasználást és a hátrányos helyzetű területek felzárkóztatását, valamint a településrendezési tervek készítését, a közlekedési műszaki tervek időben történő rendelkezésre bocsátásával.

14. A közlekedés korszerűsítésében és fejlesztésében messzemenően érvényesíteni kell a honvédelmi, környezetvédelmi és energiatakarékossági követelményeket (vasút-villamosítás, korszerű, energiatakarékos, jól karbantartott járművek, torlódásmentes közlekedést biztosító hálózatszerkezet és kapacitás).

15. A versenyszférába tartozó közlekedési funkcióknál a piaci hatások érvényesüljenek.

16. Tovább kell fejleszteni a közlekedés devizaszerző és -kímélő tevékenységét, ennek érdekében az export-import feladatok ellátásához szükséges fuvareszközöket legalább jelenlegi teljesítményrészesedésüknek megfelelő színvonalon

kell biztosítani, a hazai és nemzetközi előírásokat egyaránt kielégítve. Javítani kell az idegenforgalom közlekedési feltételeit.

17. A közlekedés helyzetének általános javítására kell törekedni szervezési intézkedésekkel, a nemzetközi kapcsolatok szempontjából is jelentős fejlesztésekhez külföldi tőke bevonásával, egyes feladatokhoz a magántőke mozgósításával.

18. El kell érni, hogy a közlekedési munka erkölcsi, anyagi elismerése, társadalmi megbecsülése a munka nehézségével és felelősségével ismét arányos legyen. Ezzel párhuzamosan fejleszteni kell a szakirányú képzést és továbbképzést.

A Minisztertanács 3130/1987. sz. határozata a hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció irányelveiről, 1987. április 23. MOL XIX–H–1–pp 15. 823. doboz 760151/1987. 3 gépelt oldal, másolat.

B) Az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztály javaslata 1988. február 2.

A közlekedéspolitikai koncepciót az Országgyűlés 1968-ban fogadta el. Ennek végrehajtásáról a Politikai Bizottság 1978-ban kapott tájékoztatást.

Az Országgyűlés a közlekedés hosszú távú fejlesztésének irányelveit ebben az évben ismét napirendre tűzi. Ezt az elmúlt 20 évben bekövetkezett társadalmi, gazdasági és műszaki változások indokolják.

I. Az 1968-ban jóváhagyott közlekedéspolitikai koncepció átfogta a közlekedés valamennyi ágazatát (közúti, vasúti, légi, vízi közlekedés), és a fejlesztés fő irányai helyesek voltak. Ennek alapján megindult a fejlődés, amit pl. a Ferihegyi repülőtér és a Budapest-Kelenföld pályaudvar korszerűsítése, 115 km autópálya építése, néhány vasútvonal villamosítása jelez. A vasúti gőzvontatás megszüntetése, vasút-villamosítás, a benzinüzemű tehergépkocsik dízelesítése és más intézkedések lehetővé tették a közhasználatú közlekedés energiafelhasználásának és környezetszennyezésének jelentős csökkentését. A fejlődés azonban az 1970-es évek végén rendelkezésre álló források csökkenése miatt lelassult, majd megtorpant. A közlekedés beruházási lehetőségei a 6. ötéves tervidőszakban 16%-kal, a 7.-ben 10%-kal, ezen kelül az elmúlt két évben további 10-15%-kal csökkentek.

A csökkenő fejlesztési lehetőségek miatt a közlekedési hálózatok (utak, vasúti pályák) állapota kedvezőtlen. Az 1970-es években dinamikusan növekvő szállítási igényeket a járműpark fejlesztésével elégítették ki. A vasút- és közúthálózat nagy ráfordítást igénylő fejlesztését az 1980-as évekre halasztották, amikor viszont a költségvetés romló helyzete miatt már csak a legégetőbb gondokat lehetett megoldani. Ennek következményei:

a) A közutak állapota, áteresztőképessége nem követte a forgalom gyors növekedését. Az autópályák hossza és lelassult építési üteme (évente 10 km) messze elmarad a környező országokétól. A főútvonalak egyharmadán csaknem egész napos csúcsidőszakok alakulnak ki. A közlekedési hálózat fővároscentrikus szerkezete, a Duna- és Tisza-hidak, valamint a kelet–nyugati utak hiánya kerülő utakat, többlet-üzemanyagfelhasználást, időveszteséget okoz. Budapesten lelassult a metró építése (évente 1 km).

b) A vasúti hálózatban a villamosított és a kétvágányú vonalak aránya fele a szükségesnek, nincsenek nagy sebességű közlekedésre alkalmas pályáink. A korszerű csomópontok, automatizált rendező pályaudvarok hiánya leszűkíti a vasút áteresztőképességét. A gyenge forgalmú, rossz állapotú vasúti mellékvonalak megszüntetése viszont ellenállást vált ki az érintett területek lakosságából.

c) A vízi közlekedés fejlesztését általában a dunai és a tiszai kikötőhálózat, de ezen belül elsősorban a csepeli kikötő elavultsága akadályozza, ami a Duna–Majna–Rajna vízi közlekedési rendszer kiépítése után növekvő hátrányt jelenthet számunkra.

d) A közlekedési rendszeren belül – a kiemelt fejlesztés eredményeként – egyedül a légi közlekedés földi létesítményeinek műszaki színvonala elégíti ki a korszerű követelményeket.

Az út- és vasúthálózat korszerűtlensége mellett a járműpark technikai színvonala, típusválasztéka, átlagéletkora sem megfelelő. A járműállomány öregedése és korszerűtlensége növeli a javítási igényt, drágítja az üzemeltetést és az indokoltnál jobban szennyezi a környezetet.

Több területen súlyos munkaerőhiány is nehezíti a közlekedés helyzetét, és a munkaerő számottevő részének képzettsége sem megfelelő. A folyamatos üzem, a felelősség és a balesetveszély, a szabadban végzett munka, az elavult technológia, továbbá az utóbbi időben a népgazdasági átlagtól elmaradó átlagkereset vezetett a nehéz létszámhelyzethez. (A termelő ágazatok egy részénél várható létszámleépítés mérsékelheti a közlekedés munkaerőgondjait.)

A közlekedés elmaradottsága miatti károk, illetve többletráfordítások összege – a számszerűsíthető tényezők alapján – évi 30 milliárd forintra tehető. Ezek a többletráfordítások megoszlanak a társadalomban, népgazdasági szinten azonban csökkentik a forrásokat. A közlekedés leépülése a nemzetközi munkamegosztásban pozícióinkat rontja, devizabevételeinket csökkenti.

A közlekedés a szállítás mennyiségi igényeit időszakos zavarokkal, nagy ráfordítással tudja kielégíteni, a minőség viszont csak egyes szolgáltatásoknál és időszakosan megfelelő. A működőképesség fenntartása részben szervezési intézkedéseknek, a belső tartalékok feltárásának az eredménye, részben a gazdaság lassúbb fejlődése miatti igénycsökkenés következménye. A közlekedésen belül vannak még kisebb tartalékok, szervezési lehetőségek, ezek azonban a gazdasági stabilizáció végrehajtásához nem elegendőek. A közlekedés működése egyre gazdaságtalanabb, ez fokozódó társadalmi feszültségek forrása.

A közlekedés hosszú távú fejlesztésének irányelveit a várható társadalmi-gazdasági igények, nemzetközi követelményekhez való igazodás, valamint a fejlesztés reális lehetőségei alapján kell meghatározni.

1. Az igényeket illetően azzal kell számolni, hogy a személyközlekedés teljesítménye az ezredfordulóig egyharmaddal növekszik, a tömegközlekedés kisebb mértékben, az egyéni közlekedés viszont dinamikusan bővül. Az áruszállítási igények az ezredfordulóig 6-8%-kal növekednek. Ezen belül a közút teljesítménye az átlagnál gyorsabban, a vasúté pedig lassabban fog bővülni. Különösen fontos a minőségi követelmények kielégítése: a megbízhatóság, a pontosság, az áru épségének megóvása, a speciális járművek biztosítása, a költségek csökkentése mind a belföldi, mind pedig a nemzetközi forgalomban. Az ország nyitott gaz-

dasága, kedvező tranzithelyzete, az idegenforgalmi lehetőségek kihasználása – a közlekedés kedvező devizaszerzési lehetőségei miatt – gazdaságilag szükségszerűvé és politikailag is indokolttá teszi a nemzetközi követelményekhez való igazodást. A fejlesztés során figyelemmel kell lenni a közlekedés környezeti összefüggéseire is. Mérsékelni kell a környezetkárosító hatásokat, és kölcsönösen igazodni kell a településfejlesztés, a városrendezés és a közlekedés követelményeihez.

2. A közlekedésben rövid távú feladatként a 7. ötéves terv hátralévő éveiben reálisan csak a romlás folyamatának lassítását, néhány fontos területen megállítását lehet célul tűzni. Ehhez is a költségvetési juttatások mellett pótlólagos forrásokat is keresni kell, hogy a 7. ötéves terv eredeti fejlesztési céljai minél jobban megközelíthetők legyenek. A 8. ötéves tervben a közlekedést kiemelten kell kezelni, mert enélkül a gazdasági folyamatokban olyan zavarok támadhatnak, amelyek akadályozzák a gazdasági-társadalmi kibontakozási program megvalósítását, és szerepünk a nemzetközi forgalomban is csökken. Valószínű azonban, hogy kiemelt kezelés mellett sem lehet annyi forrást biztosítani ebben a tervciklusban sem, mint amire szükség volna. Ezért rendkívül fontos, hogy a rendelkezésre álló fejlesztési forrásokat a legcélszerűbben, egy hosszú távú koncepció részeként, annak megvalósítására használják fel. A nemzetközi tapasztalatokat is figyelembe véve kell meghatározni a közlekedés szerkezeti arányait, a közúti, a vasúti, vízi és a légi közlekedés jövőbeni szerepét és súlyát. Ezt és a jelenlegi adottságokat is figyelembe véve a források elosztásánál prioritásokat kell képezni.

3. A fejlesztés során az út- és vasúthálózatok korszerűsítésének és fenntartásának kell hosszabb távon elsőbbséget biztosítani. Ennek során a belföldi és a nemzetközi fővonalakat kell elsősorban fejleszteni, ugyanakkor a kisebb forgalmú szakaszokon is meg kell teremteni a biztonságos közlekedés feltételeit. A vasúti közlekedés továbbra is a közlekedési rendszer meghatározó ágazata lesz. Ezért növelni kell a vasúti pályák teherbíró képességét, folytatni kell a villamosítást, a vasúti–közúti kereszteződések biztosítását, a rendező pályaudvarok egy részének automatizálását, a határállomások korszerűsítését. A főváros és a nagyobb városok között a gépkocsi-közlekedésnél jobb és kulturáltabb – a közutakat tehermentesítő – expresszvonati kapcsolatot kell teremteni. A közúthálózaton az állagmegóváson és állapotjavításon túl gyorsítani szükséges az autópályák építését. A történelmileg kialakult Budapest-centrikus hálózatstruktúra oldása szükségessé teszi az M0 autópálya-körgyűrű déli szakaszának, új Duna- és Tisza-hidaknak, valamint kelet–nyugati irányú utaknak a megépítését. A városi közlekedésben a helytakarékos és kevésbé környezetkárosító tömegközlekedést kell fejleszteni, a vidéki nagyvárosokban tovább kell bővíteni a villamos- és trolibusz-közlekedést. A vízi közlekedés fejlesztésében indokolt felkészülni a közeljövőben megnyíló Duna–Majna–Rajna-csatorna által kínált lehetőségek kihasználására. A légi közlekedésben a repülésirányítás földi létesítményeinek folyamatos korszerűsítése szükséges. A hálózatok fejlesztése mellett a járműpark korszerűsítése is halaszthatatlan. Ennek során minden közlekedési ágazatban törekedni kell a gazdaságosan üzemeltethető, környezetkímélő és korszerű járművek beszerzésére.

4. Az út- és vasúthálózatok fejlesztése, a korszerű járművek beszerzése az ipar számára is nagy feladatot, de egyben jó piaci lehetőséget is jelent. Ezért a járműprogram megvalósításában – különösen a személygépkocsi-ellátásban – a magyar iparnak nagyobb feladatot kell vállalnia, részben a hazai járműgyártás fejlesztésével, részben a növekvő KGST-importot ellentételező termékek előállításával. A közlekedés műszaki-technikai feltételeinek fejlesztése mellett korszerűsíteni kell a forgalom és a szállítás szervezését is. A hálózatok fenntartása és fejlesztése állami feladat. E munkákat, különösen az országos jelentőségűeket az állami költségvetésből kell finanszírozni. Állami feladat az össztársadalmi érdekeket szolgáló közlekedési alapellátás, a munkába járást biztosító városi és elővárosi tömegközlekedés működtetése is. Más területeken viszont (pl. az áruszállításban) a piaci viszonyok erősítése indokolt.

Kovács Imre

Határozati javaslat

A Politikai Bizottság a közlekedés helyzetéről és a hosszú távú fejlesztés fő irányairól szóló előterjesztést elfogadja. Megállapítja, hogy a közlekedés társadalmi-politikai jelentősége növekszik, ugyanakkor az ágazat fejlődése az utóbbi években nem tartott lépést a növekvő igényekkel. A 7. ötéves terv hátralévő éveiben meg kell állítani a helyzet romlását, a 8. ötéves tervben pedig a közlekedés kapjon a gazdasági-társadalmi kibontakozási programban, valamint a nemzetközi forgalomban betöltött szerepének megfelelő figyelmet és fejlesztési lehetőséget.

Az ezredfordulóra a közlekedésnek az igényeket megbízhatóan, javuló színvonalon kell kielégítenie. A fejlesztési célkitűzések végleges kimunkálásakor körültekintően kell meghatározni a közlekedés szerkezetének szükséges módosítását és a fejlesztés prioritásait. A fejlesztésben az ágazatközi hatásokat kifejező, a népgazdasági érdekeknek megfelelő hatékony állami irányítás érvényesüljön, és megkülönböztetett figyelmet kell fordítani a nemzetközi követelmények teljesítésére.

Hosszú távon is az állam feladata maradjon a hálózatok fenntartása és fejlesztése, továbbá az össztársadalmi érdekeket szolgáló funkciók (közlekedési alapellátás, elővárosi és városi tömegközlekedés) ellátása.

Záradék

A Politikai Bizottság 1978. április 11-i, a közlekedéspolitika továbbfejlesztésének fő irányairól hozott határozata érvényét veszti.

(...)

MSZMP gazdaságpolitikai osztály: Javaslat a Politikai Bizottságnak a hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció irányelveire

A szállítási teljesítmények főbb arányai a közlekedési vállalatok adatai alapján					
	Vasúti közlekedés	Közúti és városi közlekedés	Vízi közlekedés	Légi közlekedés	Összesen
1. Szállítási teljesítmények megoszlása [%], 1985					
személyszállítás (utas-km alapján)	27,4	69,2	0,2	3,2	100,0
áruszállítás (árutonna-km alapján)	59,0	17,7	23,2	0,1	100,0
nemzetközi áruszállítás	53,1	9,5	37,3	0,1	100,0
2. A szállítási teljesítmények növekedése 1975 és 1985 között, 1975 = 100%					
személyszállítás	75,9	123,5	89,1	241,0	106,8
áruszállítás	94,8	154,7	214,7	200,0	118,4
3. Áruszállítás a forgalom jellege alapján [%], 1985					
belföldi forgalom	44,4	67,2	1,1		38,4
nemzetközi forgalom	55,6	32,8	98,9	100,0	61,6
összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Az állóeszköz-állomány növekedése, 1970 = 100%					
Év	Ipar	Építőipar	Mezőgazdaság	Közlekedés	Népgazdaság
1975	148	188	147	116	133
1980	213	315	191	132	173
1985	271	356	226	145	211

Az MSZMP gazdaságpolitikai osztály javaslata a Politikai Bizottságnak a hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepció irányelveire, 1988. február 2. MOL M-KS 288. f. 5. cs. 1019. ő. e. Szigorúan bizalmas. Készült: egy gépelt, 29 sokszorosított példányban, 10 gépelt oldal.

71

AZ INGÁZÁS KÉNYSZERHELYZET

1989

Az 1980-as évek első felében egymillió munkavállaló ingázott Magyarországon, túlnyomó többségük falusi lakóhelye és városi munkahelye között. A Központi Népi Ellenőrzési Bizottság számára a közlekedési tárca által elkészített, alább közölt beszámoló hangütése tárgyilagosan elutasító, szókimondó és kritikus. Az ingázás helyzetének vizsgálata a KNEB 1988. évi munkatervében szerepelt először. A KNEB iratanyagában megtalálható az építés- és közlekedési főosztály munkaprogramja (1988. augusztus 4.), ami arra utal, a közlekedési miniszter által közölt beszámolóhoz kiegészítő információkat is gyűjtöttek. A főosztály által elkészített kiegészítő jelentés – ha készült egyáltalán – nem került elő. A közlekedési tárca „A budapesti agglomeráció tömegközlekedésének korszerűsítése" című, mintegy 14 gépelt oldalas konzultációs anyagot is a KNEB rendelkezésére bocsátotta.

A Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium tájékoztatója a Központi Népi Ellenőrzési Bizottságnak

I. Bevezetés

A KNEB a Minisztertanács által jóváhagyott munkatervének megfelelően tájékoztatást kért a közlekedési minisztertől „Az ingázás közlekedési feltételeinek alakulásá"-ról. Ezt az tette szükségessé, hogy a népgazdaság szerkezetváltozásából és fejlődéséből következően az utazási (ingázási) igények a KNEB véleménye szerint feltehetően változni fognak.

Az ingázási szokásokról rendszeres statisztikai felmérés nincs. Csak a legutóbbi, 1984. évi kis népszámlálás adatai állnak rendelkezésre. Ennek programját a hagyományos kérdéseken kívül néhány társadalompolitikai szempontból időszerű téma megfigyelésére is kiterjesztették, és így az ingázási igényeket is felmérték.

A közlekedési tárca vezetése folyamatosan figyelemmel kíséri a legnagyobb vonzással rendelkező térségek tömegközlekedési helyzetét. Négy-öt évente a Minisztertanács elé kerül Budapest és az öt nagyváros tömegközlekedési helyzetének értékelése. Miniszteri értekezleteken évente 1-2 nagyváros és vonzáskörzetének közlekedési helyzetét is áttekintjük és értékeljük.

Külön vizsgálat készült az elmaradott térségek közlekedési helyzetéről, és meghatároztuk a személyszállítás alapellátási feladatait is. Valamennyi közlekedési alágazat szolgáltatását elfogadott mutatórendszer alapján vizsgáljuk, a változásokat értékelni tudjuk.

Évek óta szorgalmazzuk a nagyvárosok, elsősorban kiemelten a főváros és vonzáskörzete térségében a közlekedési közösség[1] létrehozását, melynek keretében a lakossági utazási igények az összes érdekelt alágazatban azonos színvonalon, összehangoltan és egységes tarifával lennének kielégíthetőek.

A népgazdasági szerkezetváltásnak az ingázásra gyakorolt hatását, a közlekedés ebből eredő feladatait csak akkor tudnánk mélyrehatóan mérlegelni, ha ismernénk a szerkezetváltás munkaerő-felszabadító, munkahelyteremtő hatásait, és konkrét átcsoportosításokat.[2] Vizsgálnunk kell ugyanis, hogy felszámolhatók-e a közlekedési kapcsolatok az igények megszűnése miatt, valamint az egyes térségekben a növekvő igények kielégíthetők-e a meglévő kapacitásokkal. A közlekedés területén nagy gondot jelentene, ha a meglévő járatokat az igények jelentős csökkenése ellenére is fenn kellene tartani amellett, hogy egyes településeken a jelentkező új igények új járatok indítását tennék szükségessé.

Vizsgálataink során elemeztük az ingázásról rendelkezésünkre álló anyagokat, felhasználtuk a KSH 1984. évi adatait, a Közlekedéstudományi Intézet kutatásait, valamint információt kértünk a megyei, városi tanácsoktól, közlekedési vállalatoktól, társminisztériumoktól (Ipari, ÉVM, MÉM), társadalmi szervektől (SZOT, FOT).

Mivel a közlekedési tárca és a közlekedési vállalatok részére rendelkezésre álló közlekedésstatisztikai adatok nem tesznek különbséget az utasok között – a munkába járás, illetve ingázás nem különíthető el –, fokozottan indokoltnak láttuk bevonni a vizsgálatunkba az érintett társminisztériumokat, tanácsi szerveket, hogy információjukkal, az esetleges változások ismeretével bővítsék, segítsék munkánkat. Az e szervektől kapott információk sok olyan, a személyközlekedés egészét érintő kérdést, problémát is felvetettek, amelyek szűkebben nem az ingázás kérdésköréhez tartoznak. Ezek (pl. korszerűbb járművek, jobb útállapotok, tisztaság), függetlenül a téma vizsgálatától, megoldásra váró feladatok, melyeket mindenképpen – ingázástól függetlenül is – végre kell hajtani.

II. Az ingázás jelenlegi helyzete

Jelenleg Magyarországon az aktív keresők több mint egyötödének a munkahelye a lakóhelyétől közigazgatásilag eltérő településen van, s így a munkavállalók naponta ingáznak. Az utazási igények teljesítésének színvonala a dolgozók hangulatát, közérzetét lényegesen befolyásolja, tehát fontos politikai tényező is. Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az ingázás nemcsak egyszerű helyváltoztatás a munkavállaló lakóhelye és munkahelye között, hanem a társadalom nagy rétegének meghatározó életvitele, életformája is. Ez az életforma kihatással van az egyén egészségi állapotára, a családi életre, a munkavégzésére. Megállapítható, hogy az ingázás a társadalom egészére meghatározó jellegű olyan kényszerhelyzet, amely mind az egyénnek, mind a társadalomnak hátrányos, fokozott terheket jelent.

1 Budapest és az agglomerációs övezete közötti közlekedési szövetség létrehozásának első sikere (ez az ún. tarifaközösség) csak 2005-ben jön létre.

2 Vö. Horváth Árpád: A népgazdasági szerkezetváltás és a személyközlekedés néhány összefüggése. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1989. 39. évf. 12–17.

A korábbi időszakokban voltak olyan nézetek, mely szerint hazánkban túlzottan magas az ingázók aránya. A nemzetközi összehasonlító elemzések azonban kimutatták, hogy az ingázók arányát tekintve Magyarország közepes helyet foglal el. Az ingázás feltételeit, ezen belül az utazási idő hosszát, valamint a távolsági tömegközlekedésnek a munkarendhez való igazodását tekintve azonban a hazai viszonyok a nemzetközi átlag mögött maradnak. Érdekességként megjegyezzük, hogy esetenként egy budapesti lakos több időt tölt el munkába járással, mint egy ingázó.[3]

A munkába járás, ingázás helyzetét tekintve megállapítható, hogy mennyiségileg kielégítetlen utazási igény lényegében nincs. Az ingázási feladatok ellátásában a tömegközlekedés szerepe részarányának csökkenése ellenére változatlanul meghatározó. Bizonyos mértékű átterelődés mutatkozik az egyéni közlekedés javára. A MÁV és a Volán között az elmúlt években arányeltolódás tapasztalható a Volán járataira. Az ingázás meghatározó részét változatlanul menetrend szerinti tömegközlekedés bonyolítja le azon a közlekedési hálózaton és ugyanazzal a járműparkkal, amellyel ma hazánkban a tömegközlekedési igények egésze kielégítésre kerül. Az ingázást tekintve meghatározó és jellemző, hogy az elmúlt évtizedben az erőforrásokat és így a munkahelyeket is túlzottan centralizáló iparpolitika és településfejlesztés miatt, munkahelyhiányossá vált néhány térség és a kisebb települések jelentős része. A decentralizációs próbálkozások sem voltak képesek megszüntetni Budapest szinte az egész országra kiterjedő munkaerővonzó hatását. Fővárosunk az ország legnagyobb kiterjedésű és utasforgalmú ingavándor-forgalmi gócpontja. A Budapestre érkező napi személyforgalom 404 ezer fő, melynek 61%-a érkezik tömegközlekedési eszközzel. Kedvezőtlen, hogy a legnagyobb ingavándor-forgalom éppen a távolsági és nemzetközi forgalommal leginkább terhelt út- és vasútvonalakon bonyolódik le.[4]

Budapest és az öt nagyváros térségére vonatkozó közlekedési információnkat a mellékletben foglaltuk össze. A hat térség ingázói az ország ingázóinak 60%-át teszik ki. A hat térség aktív keresői közül átlagosan 22% ingázik. A fővárosba ingázók aránya a tömegközlekedési forgalmat tekintve 22%, viszont az egyéni közlekedéssel együtt meghaladja a 36%-ot. Az aktív keresők és ezen belül az ingázók közlekedésre fordított ideje az elmúlt évtizedhez viszonyítva 14-16 perccel csökkent. Feltételezhető, hogy az ingázásra fordított átlagos idő csökkentésében a személygépkocsi erőteljes elterjedése is számottevő szerepet játszott, és az e téren érezhető javulás ennek és nem elsősorban a tömegközlekedési viszonyok javulásának tudható be. A munkanapokon az ingázóknak jelenleg is közel 2 órát tesz ki az utazási idő, amely átlag mögött természetesen jelentős tömeget képvisel a napi két óránál többet utazók aránya. Összehasonlításként a nem ingázó népesség közlekedésre fordított ideje 52–64 perc, ami azt jelenti, hogy napi átlagban az ingázókhoz viszonyítva egy órával kevesebbet utaznak. Kiemelkedő az utazásra fordított idők elemzésénél (a 15–69 éves népesség utazásának vizsgálatánál),

3 Utazási idő szempontjából a vidéki kisvárosok ingázóinak helyzete a legkedvezőbb. Vö. Lakatos Miklós: Az aktív keresők utazási szokásai. *Területi Statisztika,* 1987. 100–113.

4 Vö. Bogáti Zoltán–Facsar Sándor–Felczán Margit: A budapesti agglomeráció közforgalmú tömegközlekedése. *Városi Közlekedés,* 1988. 131–139.

hogy a tanulók csoportja képviseli a legnagyobb értéket, ezeknél 89–95 perc/nap az utazási idő, míg az aktív keresők átlaga 68–78 perc.

A dolgozók munkába járási utazásának díjszabási árait az 1982. év szeptember 1-jétől hatályos ármegállapítás tartalmazza, és változásuk a munkába járás utazási költségeit is érinti. A munkáltató a helyközi díjszabású közforgalmú közlekedési eszközzel, illetőleg a személyi tulajdonú gépjárművel munkába járó dolgozóját a 6/1987. (II. 17.) PM számú rendelet, valamint a módosításáról megjelent 87/1987. (XII. 29.) PM számú rendelet szerint utazási költségtérítésben kell hogy részesítse. Ez az országos közforgalmú vasút esetében a bérlet vagy menetjegy 86%-a (személy, 2. oszt.), az elővárosi vasút, valamint a helyközi díjszabással közlekedő autóbusz esetében 80%. Az utazási költségtérítés gyakorlatában – feltételezhetően a nehezedő népgazdasági és vállalati gazdasági helyzet következtében – új jelenségek tapasztalhatók. Azt tapasztaljuk, hogy a dolgozók egy része a vasút helyett szívesebben veszi igénybe a Volán autóbuszjáratait. Ez a vasútnál kihasználatlan kapacitást, a Volánnál pedig fokozott terhelést eredményez. Eddig a vállalatok munkaerőpótlásánál a jelentkezőket nem szelektálták lakóhelyük szerint, de már tudomásunk van olyan vállalatokról, amelyek a 20 km-nél távolabbról bejáró dolgozók felvételét megszigorították, ill. csökkentették a bejáró dolgozók számát. Tehát éppen az ingázókat segítő intézkedés (a vállalati hozzájárulás kötelezővé tétele) hozza esetenként a bejáró dolgozókat szinte lehetetlen helyzetbe. Erre az ellentmondásra figyelemmel elő kell irányozni a jelenlegi költségtérítési rendszer felülvizsgálatát. A közúti közlekedésben a munkába járás megkönnyítését szolgálja a szerződéses és a bérautóbuszok rendelkezésre bocsátása, amelyek díjai szabad árformába tartoznak. Ezek igénybevételében is csökkenő tendencia tapasztalható. A rendszeres munkába járás bérletes díjbevételét, valamint a szabadáras szolgáltatás utaskilométer-teljesítményeit az 1. és 2. számú táblázatban mutatjuk be. A táblázatokból látható, hogy mind a menetrend szerinti közlekedésben, mind a szabadáras autóbusz-közlekedésben csökkenés tapasztalható.

Az ingázás egyik szembetűnő hátránya a helyben dolgozással szemben a kb. kétszeres időráfordítás, melynek csökkentésére, a csatlakozások időbeni és térbeni optimalizálására kell törekedni. Az időráfordítás csökkentésére tett forgalomtechnikai, szervezési intézkedések között kiemelt figyelmet kap a gazdálkodó szervek, vállalatok munkarendjéhez való alkalmazkodás. Ez a tendencia a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével tovább erősödött. A nagyvárosokban az első és utolsó műszakok kiszolgálása éjszakai járatokkal is biztosított. Ez a feladat – különös tekintettel a késő esti csekély kapacitáskihasználásra és az egyirányú forgalomra – a közlekedési vállalatok számára nem gazdaságos.

Az ingázási feladatokat, ezen belül a csatlakozásokat a menetrendkészítés során biztosítják a vállalatok. A menetrend készítését a 7/1985. (VII. 11.) számú közlekedési miniszteri rendelet szabályozza. A menetrendkészítés minden évben visszatérő feladat, melynek előzményeként a közlekedési vállalatoknak egyeztetési kötelezettsége van egymással és a lakossági igények felmérésében. E menetrend-készítési módszernek hazánkban már többéves, jól bevált gyakorlata van.

Ismereteink szerint a népgazdaság eddigi szerkezetváltozása miatt sem időben, sem útirányban nem változtak az ingaforgalom korábbi forgalmi jellemzői.

A jelzések szerint a munkalehetőségek csökkenése gyorsabb, már ma is érzékelhető folyamat. Ezzel szemben az új munkahely létesítési üteme lassúbb, eredményei csak néhány év múlva várhatók. A megkérdezettek többsége 1990-ig is előre tekintve olyan lényeges munkaerő-növekedést nem vár, amely a közlekedés és ezen belül az ingázás területén alapvetően új feladatokat jelentene. Egy-egy városon belül történtek munkaerő-leépítések, de ugyanakkor várható új foglalkoztatási terület is, amely végső soron kiegyenlítődő folyamat és a közlekedés vonatkozásában elsődlegesen a helyi közlekedésben jelenthet átrendeződést. A nagyobb volumenben (pl. Borsod-Abaúj-Zemplén megyei) felszabaduló munkaerő új foglalkoztatási módja teljeskörűen még nem fogalmazódott meg. E téren még csak elképzelések vannak. Emellett fontos, hogy a munkavállalók részére az új feltételekhez való alkalmazkodás nemcsak ingázásváltozást fog jelenteni.

III. A várható igények kielégítésének lehetőségei

A következő évek utazási igényeinek kielégíthetőségét több okból is nehéz prognosztizálni. A közlekedés helyzete ugyanis az ingázási szokások változásától függetlenül rendkívül kedvezőtlen.

A közlekedés az előző tervidőszakokban nem élhetett az előirányzott fejlesztési lehetőségekkel. A visszafogott beruházási keretek további csökkentése a megkezdett beruházások lassítását vagy leállítását tette szükségessé, ami számottevően rontja a tervszerűséget és a hatékonyságot.

A hálózatoknál, a járműveknél és az üzemeltetést kiszolgáló létesítményeknél, a beruházásigényes üzem- és munkaszervezésnél (elektronika, informatika), valamint a munkaerő-létszámnál és életszínvonalnál differenciáltan halmozódtak fel az elmaradások.

A vasúti vontató járműveknél az általános elöregedés mellett (25 éves konstrukció) mennyiségi hiány mutatkozik, a személykocsi-állomány csaknem teljes egészében elöregedett. A közútijármű-park szintén elöregedett, az autóbuszok több mint egyharmada „0"-ra futott. A vasúti hálózatunk sűrűsége megfelelő, de műszaki színvonala és teljesítőképessége elmaradott. A közúti közlekedésben is legfőbb probléma a hálózat forgalomból elmaradó kiépítettségi színvonala. Az előzőekből látható, hogy az ingázási igénynövekedéstől függetlenül, ha a kritikus területen a folyamatos, gyors ütemű fejlesztések elmaradnak vagy tovább késnek, szállítási zavarok keletkeznek, a közlekedés üzemeltetése a jelenleginél is nagyobb népgazdasági veszteséget okoz, és a kibontakozási folyamat fékező tényezővé válik. Összességében, a leépült közlekedés elszakad a gazdaság egészének tervezett fejlődésétől, és nem tudja ellátni feladatát. A jelenlegi felmérésünk is, de a korábbi tapasztalataink is azt mutatják, hogy a fenti gondokon túlmenően a közlekedés helyzetét tovább nehezíti a tény, hogy társadalmi és egyéb változások tervezésénél a közlekedési konzekvenciák figyelembevétele elmarad. Kialakul egy tényhelyzet, amihez a közlekedésnek az egyre nehezedő körülményei ellenére alkalmazkodnia kell. Ilyenek voltak az elmúlt években az iskolakörzetesítések, egészségügyi körzetesítések, államigazgatási átszervezések, és ez vonatkozik a népgazdaság szerkezetátalakításából adódó várható munkaerőmozgásra

is. Az előrebecslések alapján az egyéni (személygépkocsi-) közlekedés növekedése várható az ingázás területén. A tömegközlekedésben ugyanakkor a várható munkaerőmozgásokat a rugalmasabb, a változásokat jobban követni tudó autóbusz-közlekedés fogja egyre inkább kielégíteni. Ez várhatóan nagyobb tehertétel lesz az amúgy is gondokkal küszködő autóbusz-közlekedésre, hiszen ha több irányban oszlik meg a csökkenő tendenciájú utasmennyiség, a jövedelmezőségi feltételek tovább fognak romlani. Ha az a cél, hogy a népgazdaság szerkezetátalakításához kapcsolódóan az ingázási új igényeket a közlekedési tárca kiemelten kezelje, annak gazdasági feltételeit is biztosítani szükséges. Jelenleg a közlekedési vállalatok új feladatok ellátásának a gazdasági feltételeit megteremteni nem képesek.

IV. Összefoglalás

Megállapítható, hogy az ingázók száma az elmúlt évtizedekben megközelítően 9%-kal csökkent. Közlekedésünk az ingázás következtében jelentkező jelenlegi szállítási feladatokat mennyiségileg ma nem képes kielégíteni, színvonalát tekintve azonban érzékelhetőbb javulást kellene elérnünk. Az ingázási körülmények színvonalát tekintve az időráfordítás vonatkozásában ugyan némi javulás tapasztalható. A népgazdaság szerkezetátalakításával kapcsolatban nincsenek olyan információink, amelyek alapján a közlekedési igények kielégítését tervezni lehetne. Ezért szükségesnek tartjuk, hogy a szerkezetátalakításban érintett tárcák a gyakorlati végrehajtás során jelezzék a munkaerőmozgással összefüggő gondokat, hogy azok megoldására a közlekedés időben fel tudjon készülni. Ebben a munkában nem hagyható figyelmen kívül a tanácsok aktív közreműködése sem, amelynek elsősorban a közlekedési igények kielégítésének mérlegelésében kell megnyilvánulnia.

Az ingázás keretében a tanulók utazása tetemes nagyságrendű, és az utazásra fordított időszükségletük az átlagos aktív keresőknél nagyobb, így ezek közlekedési lehetőségeire indokolt külön figyelmet fordítani. Itt ugyanis olyan utazó rétegről van szó, akik sem koruknál, sem helyzetüknél fogva a tömegközlekedésen kívül más eszközt nem tudnak igénybe venni. Fontos feladatnak tartjuk, hogy a következő években az ingázással kapcsolatos teendőket ne csak a munkába járásra szorítkozva tervezzük, hanem a tanulók minden korosztályát is tekintve olyan döntéseket hozzunk, amelyek az utazásra fordított idők csökkenését eredményezik.

A népgazdaság szerkezetátalakításából várható közlekedési többletfeladatok is fokozottan indokolják a közlekedés területén bekövetkezett elmaradások felszámolását. Ez elengedhetetlen feltétele nemcsak az ingázási igények kielégítésének, hanem a népgazdaság kibontakozási folyamatának is.

Az ingázási helyzet változásának megítélése érdekében szükségesnek tartanánk egy új KSH-felmérés készítését és a további évek során annak folyamatos karbantartását.

Derzsi András
miniszter

1. sz. táblázat. Menetrend szerinti közlekedés (bérlet) díjbevétele, ezer Ft

	1985	1986	1987	1988	Index, 1988/1985 %
MÁV	974,421	966,658	953,981	912,581	93
Volán-autóbusz	2665,263	2672,358	2665,760	2638,573	98
Összesen	3639,684	3639,016	3619,741	3551,154	97

2. sz. táblázat. Szabadáras szolgáltatás utaskilométer-teljesítménye, ezer utas-km

	1985	1986	1987	Index, 1987/1985 %
Szerződéses autóbusz	2851,440	2888,357	2856,259	100
Bérautóbusz	1478,238	1421,086	1353,205	91
Összesen	4329,678	4309,443	4209,464	96

Melléklet

Budapest és az öt nagyváros térségének ingázási helyzete

Budapest munkaerőhelyzetére is szükségszerűen hatást gyakorolnak az utóbbi időszakban kialakult és a jövőben várható jelentős gazdasági változások. A 7. ötéves tervidőszak végére várhatóan 22 000-rel kevesebb munkavállaló lesz, mint 1985 végén volt. Az agglomeráció demográfiai folyamataiban a korábbiaktól eltérő tendenciákra kell számítani. A várhatóan kissé mérséklődő bevándorlással együtt az övezet népessége összességében továbbra is jelentősen, kb. 75 ezer fővel (15%) nő. Ezen belül a munkaképes korú lakosság számának növekedése még fokozottabb lesz (23%). Erre az 1990-es évek elején lehet számítani, tehát ebben az időszakban erősödik Budapest munkaerő-ellátásában az övezetből ingázók szerepe. Az agglomeráció tömegközlekedése fejlesztésének elsősorban a szolgáltatási színvonal javulását kell szolgálnia. Ezt az eljutási idő csökkentésével, a MÁV-nál további vágányok kialakításával lehet megvalósítani. A közlekedési rendszer egységesítése, az átszállókapcsolatok további javítása, és egyes tömegközlekedési vállalatok együttműködésének intézményesített megteremtése tovább szolgálhatná az agglomeráció tömegközlekedésének fejlődését. Ezen belül cél a vasút és a HÉV ágazat részesedési arányának növelése is. A fővárosi tömegközlekedési kapcsolatok javítása érdekében további átszálló-pályaudvarok kialakítása válik szükségessé: Rákospalota–Újpest, illetve Kelenföld esetében vasúti, a népligeti, dél-budai és a Széna téri állomásoknál Volán-autóbusz-pályaudvarok megépítése szükséges. Indokolt ezenfelül a metróhálózat-fejlesztési tervek szerinti továbbépítése is. A fővárosban a parkolási gondok enyhítése egyre sürgetőbb feladat. A belvárosban parkolásszabályozással lehet a gondokon enyhíteni. Ezenfelül szükséges a gyorsvasúti hálózathoz és a villamosvasúti, valamint autó-

buszvonalak törzshálózatához kapcsolódva P+R rendszerű parkolók további létesítése. A közúti közlekedés területén a sugaras főúthálózat gyűrűirányú elemekkel való kiegészítésében döntő fontosságú az M0 autópálya megépítése, valamint a Lágymányosi Duna-híd és a későbbiekben az északi összekötő vasúti híd vonalában létesülő új híd megépítése.

Borsod-Abaúj-Zemplén megyében a foglalkoztatottak területi koncentrációja fokozódott. A 344,6 ezer aktív kereső 46%-a Miskolc városban és térségében, 10,1%-a változatlanul Ózd térségében dolgozik. A megyében foglalkoztatottak száma összességében mérséklődött (a napi 15 ezer fővel, a távolsági 2,5 ezer fővel), de ezzel párhuzamosan ugrásszerűen megnőtt az elvándorlás. A nagy távolságú ingázást elsősorban a szakképzettséggel nem rendelkező férfi munkaerő vállalja. A munkába járás közlekedési feltételei a megye nagyvállalatainak értékelése szerint is – kisebb zökkenőkkel – megfelelnek az elvárásoknak. Az Ózdi Kohászati Műveknél a munkaerőpótlás biztosítását 20 km-nél távolabbi településekről szigorították, melynek hatására 501 fővel csökkent a bejáró dolgozók száma. A megye népességénél 1990-ig 17 300 fős csökkenés várható. A foglalkoztatási helyzet alakulására két variáns is készült. Az ipari, mezőgazdasági, építőipari területen ez a nagyságrend tetemes, az új munkahelyek létesítése mellett.

Hajdú-Bihar megyében az ingázás volumenét jelentősen befolyásolja az a körülmény, hogy Debrecen városon kívül Hajdúhadház-Téglás, Hajdúböszörmény, Berettyóújfalu településre számottevő az ingázó forgalom. A hivatásforgalomban, beleértve az ingázást is, döntően az egy műszakos foglalkoztatás a jellemző. A Debrecenbe bejáró dolgozók száma 16 008 fő, melynek 75%-a 45 percnél hamarabb ér be a munkahelyére. Debrecen vonzáskörzetéhez tartozó települések esetében kedvező eljutási időkről lehet számot adni.

Győr-Sopron megyében. Az ingázás Győr-Sopron megye öt városát érinti, melyek közül Győr város munkaerő-ellátási helyzete a legmeghatározóbb. A Győrbe bejáró dolgozók száma mintegy 25 000 fő, melynek 34,2%-a vasúton, 61,5%-a autóbuszon, 3,5%-a közületi autóbuszon jut el a munkahelyére. Jelentősebb munkahelyteremtő beruházással a tervidőszak hátralévő részében nem számolnak. A munkahelyi átrendeződés nagyobbrészt fluktuáció útján megy végbe. Jelenleg munkaerő-kínálati piac van, melynek közlekedési vonzata szállításigény-csökkenést okoz. A gazdálkodó egységek fokozottabban veszik igénybe a helyi munkaerőt a közlekedési költségeik csökkentése miatt.

Csongrád megyében a gazdasági folyamatok az elmúlt időszakban lényegében a termelési és foglalkoztatási szerkezet jelentősebb átalakulása nélkül zajlottak. Az aktív keresők 15%-a az iparban, 26%-a a mezőgazdaságban, 39%-a a tercier ágazatokban dolgozik. A tervidőszak végéig 0,3%-kal nő a munkaerőforrás, a bevándorlás következtében Szeged munkaerőforrása a megyei átlagot meghaladó mértékben, 4,2%-kal növekszik.

Baranya megye sajátosan aprófalvas településszerkezetű. Lakónépessége 433 030 fő, melyből a megye öt városában 249 812 fő, a községekben 183 218 fő él. A megyeszékhely 177 104 népességszámú. 1987-ben 55 565 fő járt naponta dolgozni, s mintegy 800 fő általános iskolai tanuló, illetve 1500 fő óvodás utazik. A munkaerőmozgás mintegy 80%-a a közúton bonyolódik le. A tömegközlekedési eszközökön a térség településeinek 35%-ából 30 percen belül, 24%-ából 30-45 perc között, 27%-ából 45-60 perc között, 14%-ából 60 percnél hosszabb idő alatt érhető el a megyeszékhely. A gazdasági szerkezetváltás a megyében eddig még nem éreztette hatását, nem kellett munkaerő-átcsoportosításról gondoskodni.

A KHÉM tájékoztatója a KNEB részére az ingázás közlekedési feltételeinek alakulásáról, 1989. január. MOL KNEB vizsgálati anyag, XVII–2–a 13. tétel 191. doboz, 226. téma 1988. Kilenc gépelt oldal, 2 táblázattal és egy melléklettel.

72

ANOMÁLIÁK A SORON KÍVÜLI SZEMÉLYGÉPKOCSI-ÉRTÉKESÍTÉSBEN

1989. március–június

Az 1980-as évek második felében a rendszer társadalmi bázisának erősítése céljából az állam szemet hunyt a sorban állás nélküli autóvásárlás erőteljes növekedése felett. Elsőként a KNEB kereskedelmi főosztálya vezetőjének feljegyzését közöljük a Merkur Vállalatnál végzett vizsgálatról. Ennek hatására a KNEB 1989. április 25-én Andrikó Miklós ny. államtitkár és Csüri István ny. vezérigazgató részére megküldte a Kereskedelmi Minisztériumban és a Merkur Vállalatnál felvett vizsgálati jegyzőkönyveket, és kérte írásos észrevételeiket.

Andrikó Miklós válaszlevelében hangsúlyozta, hogy az elmúlt másfél évtizedben a személygépkocsi az egyetlen olyan tartós fogyasztási cikk, ahol a kereslet hosszú távon kielégítetlen maradt: „A KNEB munkatársai előtt is ismert, hogy ebben az elosztásos rendszerben a Kereskedelmi Minisztériumra (és jogelődjére, a Belkereskedelmi Minisztériumra) az elmúlt években rendkívüli, alig elviselhető nyomás nehezedett a társadalmi-gazdasági élet szereplői részéről, hogy a korlátozott személygépkocsi-kínálatból számukra a minisztérium vásárlási előnyt biztosítson. Ilyen körülmények között a KeM (BkM) illetékeseinek csak az lehetett a célja, hogy az elosztás rendszerét úgy alakítsa ki, hogy az kizárja az objektív igazságtalanságokat. Itt kell megjegyeznem, ahogy társadalmunkban változnak a népgazdasági, politikai, szociális célkitűzések, feladatok és elbírálások prioritásai, úgy változnak szükségszerűen a személygépkocsi-értékesítés irányainak elsődlegességei is. Például 1985–1987 között rendkívüli társadalmi nyomás nehezedett a BkM-re, hogy a szolgáltatást végző gazdálkodó szervezetek dolgozóinak soron kívüli gépkocsi-vásárlási lehetőséget biztosítson. Ugyanezen időszak alatt a magántaxisok is hasonló igényekkel léptek fel. Ezzel párhuzamosan továbbra is fennáll a minisztériummal szemben az az elvárás, hogy alapvetően a megrendeléses vásárlók igényeit elégítse ki. Ebből a kényszerhelyzetből született az a döntés, hogy az előbb említett két jogcím alapján soron kívüli gépkocsivásárlásra a BkM lehetőséget nyújt, azonban a sorszámmal rendelkezők védelmében erre csak a kevésbé keresett, ún. egyéb típusokból biztosít lehetőséget. Ehhez kapcsolódó észrevételem, hogy az elmúlt év decemberében a parlament – képviselői kezdeményezésre – tudomásul vette a körzeti orvosok és körzeti állatorvosok soron kívüli gépkocsivásárlásának társadalmi igazságosságát. Nehéz megítélni, hogy egy pár év múlva elvégzendő vizsgálat igazságosnak tartja-e például ezt a fajta prioritást." A KNEB kereskedelmi főosztálya által az elosztás anomáliáiról összeállított, másodikként közölt jelentést 1989. június 9-én terjesztették fel első ízben a KNEB elnöksége részére. A KNEB elnökségének illetékese a jelentés szövegébe több helyütt tollal belejavított, így azt a kereskedelmi főosztály 1989. június 13-án – a javításokkal újragépelve – ismételten benyújtotta. Ezt a jelentést tesszük itt közzé. Valószínűleg ez sem tekinthető „végső" szövegnek, ti. a fellelt példányban több, tollal írt – leginkább stilisztikai – javítás szerepel. 1989. július 6-án a Hazafias Népfront Fogyasztók Országos Tanácsának elnöke a KNEB elnökéhez írt levelében kifejtette: nem javasolják a visszamenőleges kártalanítást, mivel ez esetben sokféle megközelítésből újabb méltánytalanságok keletkezhetnek. A Merkur mellé egy társadalmi ellenőrző bizottságot kell rendelni, amely ellenőrzi az üzletpolitikát. 11 nap múlva, július 17-én megváltoztatta véleményét, és javasolta, hogy a visszamenőleges kártalanításról egy bizottság dolgozzon ki alternatívákat. A Legfőbb Ügyészség szerint a Merkur nem követett el szerződésszegést azokkal szemben, akiknek a visszaigazolása 1988-ra és az azt előző évekre jelezte az átadás várható időpontját: „Ennélfogva a vételárkülönbözet miatt annak visszafizetése végett eredményesen nem léphetnek fel kártalanítási igénnyel." A kártérítés jogalapja kérdésében azonban bíróság hivatott állást foglalni. Az összefoglaló jelentést 1989. június 20-án a KNEB tanácstermében az érintett szervek bevonásával megvitatták. A vitáról azonban jegyzőkönyv nem maradt fenn.

A) A KNEB kereskedelmi főosztálya vezetőjének feljegyzése 1989. március 31.

Tárgy: a Merkur Vállalatnál végzett célvizsgálat

Mellékelten szíves tájékoztatás céljából átadjuk a Merkur Vállalatnál végzett célvizsgálatunk jelentéstervezetét.[1] A jelentéstervezet minden általunk vizsgált lényegesebb kérdést felölel. Szükségesnek tartom azonban az abban foglaltakon kívül Elnök elvtársat a következőkről tájékoztatni.

1. A beérkezett, a népi ellenőrzésnél szokatlanul nagyszámú közérdekű bejelentés, ill. panasz nem egy esetben a tárgyévet megelőző időszakra szóló visszaigazolások alapján íródott. Alapvetően ebből következően az eredeti elképzeléstől eltérően kénytelenek voltunk több kérdésben is korábbi évekig visszanyúlni. Sajnos ennek ellenére néhány kérdésben nem lehet megnyugtató, dokumentumokon alapuló álláspontot kialakítani (pl. a soron kívüli értékesítés jogszabályi alapja). A vizsgálatba bevont népi ellenőrök és főosztályunk munkatársai Jolsvai elvtárs vezetésével, több mint 40 000 megrendelést néztek át tételesen és elemeztek, de a vizsgált kör így sem teljes körű. Számos esetben lényeges, az ügy szempontjából alapvető belső rendelkezések, utasítások írásos anyagai, ill. minisztertanácsi döntésekhez alapot adó előterjesztések csak nagy késedelemmel voltak beszerezhetők, egyes esetekben mind a mai napig nem voltak fellelhetők. Az előzőek miatt – bár a jelentéstervezetet elkészítettük – még nem készült el sem a Kereskedelmi Minisztériumban, sem a Merkur Vállalatnál végzett vizsgálat jegyzőkönyve. Nem került sor az adott ügy szempontjából – véleményünk szerint – felelőssé tehető Andrikó Miklós kereskedelmi minisztériumi államtitkárral, ill. Csüri István ny. vezérigazgatóval folytatott konzultációra. Célszerűnek látnánk, ha az ő meghallgatásukat az elnökség valamely tagja folytatná le a mi közreműködésünkkel. Ezt a beszélgetést célszerű lenne velük mielőbb lefolytatni, mert a végleges jelentést csak az ő véleményük, ill. az esetleges általuk ismert dokumentumok birtokában lehet elkészíteni. Meghallgatásuk fontos továbbá azért is, mert

1 A 15 gépelt oldal terjedelmű jelentéstervezet közlésétől eltekintettünk.

elképzeléseink szerint a jelentés véglegesítésekor nem kívánnánk a személyes felelősséget konkrétan felvetni (ha nem muszáj), hanem ehelyett azt javasoljuk, hogy a személyes felelősség megállapítására vizsgálati jelentésünk alapján kérjük fel Beck Tamás kereskedelmi minisztert, ill. dr. Hellner Károlyt, a Merkur Vállalat vezérigazgatóját.

2. A vizsgálat indításakor és azt követően folyamatosan nap mint nap jelentkeznek a sajtó képviselői információkért.[2] Mindenkit azzal nyugtattunk meg, hogy a vizsgálat befejezését követően megállapításainkról részletesen beszámolunk egy sajtótájékoztató keretében. Előre láthatóan a jelentésben leírt tényeket valószínűleg elfogadva, a sajtó képviselőinek kérdései két probléma körül fognak csúcsosodni. Egyrészt a sorszámos megrendelők kártalanítása körül, másrészt a személyes felelősségre vonás körül. Ezért rendkívül alapos megfontolást igényel, hogy a népi ellenőrzés e vizsgálat végén a lakossági érdekek képviseletében lép-e fel, és igyekszik „igazságot szolgáltatni" az igazságukat kereső állampolgároknak, és ezért a kártalanítási javaslatot a megfogalmazott módon továbbítjuk az illetékeseknek, vagy pedig a költségvetés helyzetét vesszük figyelembe, és a kártalanítási javaslatot elvetjük, mely esetben azonban szembe kell néznünk mind a lakosság, mind az ő érdekükben fellépő sajtóorgánumokkal, benne az alternatív sajtó képviselőivel. Ezzel kapcsolatban megjegyezzük, hogy mintegy 200 bejelentés közel fele a népi ellenőrzéstől várja az ügy reális, számára igazságos megoldását, többen pedig jelezték, hogy bírósági útra terelték az ügyüket. Ez utóbbira tekintettel dr. Tóth Imre elvtárs segítséget nyújt, hogy a Legfőbb Ügyészségen a kérdés jogi vonatkozásaiban konzultációkat folytathassunk.

Úgy véljük, hogy a két jegyzőkönyv elkészítése és az érdekeltekkel való aláírattatása Andrikó és Csüri elvtársak meghallgatásának függvényében április 10-én történhet meg. Ez azt jelenti, hogy április 14-én a jegyzőkönyvekre adott vélemények, esetlegesen előkerülő dokumentumok alapján április 20-ra véglegesen lezárható és az elnökség döntésétől függően publikálható jelentést tudunk elkészíteni.

Végezetül megemlítem, hogy a jelentéstervezetben foglalt megállapításokhoz tételes, számszaki adatok és dokumentációk állnak rendelkezésre. Kérem tájékoztatásunk szíves tudomásulvételét, és kérem, hogy Ballai elvtárs idejétől függően tegye lehetővé a jelentéstervezetben, ill. jelen előterjesztésben foglaltak Csáki Gyula elnökhelyettes elvtárs és Jolsvai György gazdasági szakértő jelenlétében való megvitatását.

Dr. Saly Ferenc
főosztályvezető

Dr. Saly Ferenc, a KNEB kereskedelmi főosztálya vezetőjének feljegyzése Ballai László, a KNEB elnöke részére a Merkur Vállalatnál végzett célvizsgálat helyzetéről, 1989. március 31. MOL KNEB vizsgálati anyag, 13. tétel XVII–2–a 243. téma, 1989. 203. doboz. 3 gépelt oldal, eredeti példány.

2 Vö. például: Növekvő feszültségek az autópiacon. *Népszabadság*, 1988. augusztus 29.

B) A KNEB kereskedelmi főosztályának összefoglaló jelentése 1989. június 13.

A vizsgálat célja annak megállapítása: milyen okokra vezethető vissza, hogy 1988. december 31-én mintegy 30 ezer sorszámos megrendelő nem kapta meg az 1984–1988. évekre visszaigazolt kiadással személygépjárművét. Az ezen nagyságrendű szerződésteljesítési késedelemhez hozzájárult-e, és ha igen, akkor milyen mértékben a lakossági sorszámon kívüli gépkocsi-értékesítés. A hazai személygépjármű-forgalmazásban érdekelt tárcák és főhatóságok, valamint a Merkur Vállalat vezetése betartotta-e, illetve betartatta-e a személygépjármű-értékesítésre vonatkozó rendeletek és belső szabályozások előírásait.

A vizsgált időszak alapvetően az 1988. január 1–1989. január 9. közötti időszak, de egyes – csak tendenciájukban ellenőrizhető és elemezhető – kérdésekben az 1980–1988. évek. A célvizsgálat során közel 40 ezer db sorszámon kívüli személygépkocsi-értékesítést engedélyező kiutaló határozatot és/vagy egyedi elbíráláson alapuló vásárlási engedélyt tanulmányoztunk át. Tételesen megvizsgáltuk az 1988. évi soron kívüli személygépjármű-értékesítések naplókönyveit és egyéb nyilvántartásait, továbbá a közel 90 soron kívüli kerettel rendelkező szervezet egyedi engedélyeit.

A célvizsgálat részletes megállapításai

Amint az köztudomású, a magyar személygépkocsi-vásárlók részére az árualapot csaknem 100%-ban a szocialista országokból szerezzük be. Az elmúlt 10 évben azonban az évenkénti 89–145 ezer db között szóródó beszerzés (1. sz. tábla) sem mennyiségben, sem pedig típusonkénti összetételében nem tette lehetővé a hazai fizetőképes kereslet kielégítését. Ennek következménye, hogy 1988. december 31-én 359 349 fő várakozott a korábbi években megrendelt és típusonként eltérően 1–5 éves időtartammal visszaigazolt személygépkocsikra (2. sz. tábla). Megjegyezzük, hogy azonnali vételi lehetőség esetén – korábbi tapasztalatokra alapozottan – a várakozók egy jelentős része nem lenne képes a gépkocsit átvenni, mivel a vételárelőlegen kívül további pénzeszközzel nem rendelkezik.

Magyarországon – a későbbiekben részletezett egyéb lehetőségek mellett – alapvetően a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalattal kötött adásvételi szerződés feltételei (továbbiakban ASZF) alapján [...] és az ehhez kapcsolódóan kötelezően előírt ún. vételárelőleg befizetése révén lehet személygépkocsit vásárolni. A blankettaszerződés azonban a vállalat monopolhelyzetét tükrözve a megrendelőt a személygépkocsi átadáskori vételára, az ütemtelen, ill. késedelmes szállítások és a vállalat telepeinek egymással nem kellően koordinált áruérkeztetési és -értékesítési gyakorlata miatt a teljesítés időpontja, továbbá a gyártóknál az utóbbi években bekövetkezett, ill. tervezett típusmódosítások miatt a teljesítés tárgya szempontjából is teljes bizonytalanságban hagyja. Lehetővé teszi ugyan az ASZF, hogy a megrendelő a saját elhatározásából vételi szándékától elálljon, de ezt csak a letéti és a tartósan lekötött pénzeszközök utáni betétkamat különbségének az eltelt várakozási idő alatt mutatkozó összegének megfelelő anyagi hátrányt szenvedve teheti meg.

Mindezek figyelembevételével megállapítható – és ezt a Legfőbb Ügyészség, valamint az Országos Árhivatal véleménye is megerősíti –, hogy az ASZF monopolisztikus, egyértelműen jogellenes, tipikus megjelenése a tisztességtelen gazdasági tevékenység tilalmáról szóló 1984. évi IV. törvényben foglalt gazdasági erőfölénnyel való visszaélésnek és ellentétes a Ptk. 4. § (2) bekezdésében rögzítettekkel is (2–3. sz. melléklet).

A vállalat az általa készített és egyoldalú előnyöket tartalmazó, a Belkereskedelmi Minisztérium által a bevezetést megelőzően jóváhagyott ASZF-ben foglalt kötelezettségeinek részben saját hibájából, részben a későbbiekben tételesen ismertetett külső tényezők hatására az esetek egy jó részében nem tett eleget.

Az ASZF 5. pontja ugyanis kimondja, hogy a személygépkocsi átadására mindenkor sorszám szerint kerül sor. A vállalat azonban, miközben az 1988. december 31-ig – tájékoztató jelleggel – visszaigazolt gépkocsirendelések egy részét nem elégítette ki, ugyanakkor típusonként eltérő mértékben, összesen 24 539 olyan megrendelőjének adott át a vállalat által – részben szubjektív alapon – kialakított elvek alapján „szépséghibássá" minősített személygépkocsit, akiknek visszaigazolása az 1989. január 1-je utáni időszakra szólt, és akik erről a lehetőségről informális csatornákon tudomást szereztek (3. sz. tábla). A vállalat ugyanis első alkalommal csak a helyszíni vizsgálatunk időpontjában, 1989 januárjában hozta széleskörűen a megrendelők tudomására ezt a lehetőséget. A szépséghibássá vagy teljes értékűvé minősítés „szubjektív elemeit" jól jelzik a Dacia típusok, amelyek között korábbi, ez ügyben érkezett bejelentések és a Kermi-vizsgálat tapasztalatai szerint lényegében teljes értékűnek minősíthető személygépkocsi nem található. Ennek ellenére a kocsik egy jelentős részét teljes értékűként értékesítették.

Hasonló problémákat tapasztalhattunk az ún. „90 napon túl tárolt" személygépkocsik értékesítésénél is. Az e kategóriába sorolt, többnyire kellékhiányos gépkocsik felett a vállalat vezérigazgatója diszponált, és a sorszámos megrendelők egy részének engedélyezte – gyakran a vételárelőleg befizetését követő 3 hónapon belül – azok értékesítését. Az így vásárló évente mintegy 600 fő a többi sorban állóhoz képest lényeges anyagi előnyhöz is jutott.

A vállalat azáltal is megszegte az ASZF-ben vállalt kötelezettségeit, hogy az árszabályozást sajátosan értelmezve, mintegy 2000 – döntő többségében nem sorszámos megrendelőnek – ún. „fiktív értesítést" küldött ki, amelyen az alábbiakat tüntette fel: „A gépkocsiból jelenleg raktárkészlettel nem rendelkezünk, ezért az átvételi értesítésen feltüntetett napon a telepen ne jelenjen meg. A gépkocsi színére vonatkozó igényét írásban, az illetékes üzemegységnek jelentse be. A gépkocsi tényleges átadására vonatkozóan az illetékes üzemegység távirati úton fogja értesíteni. A gépkocsi vételára az átvételi értesítésben feltüntetett időpontig fizethető be. Amennyiben halasztást kér, vagy a megjelölt dátumig a vételárat nem egyenlíti ki, úgy a gépkocsit kizárólag csak az új áron tudjuk átadni." Ezen fiktív kiértesítések révén az érintett vásárlók „jogot szereztek" arra, hogy a teljes vételárat még áremelés előtti áron befizetve (annak ellenére, hogy a vállalat a részükre kiadható készlettel nem rendelkezett) az 1989. január 9-i fogyasztói áremelkedést követően is régi áron vehessék át személygépjárművüket.

Vizsgálati megállapításaink szerint a fiktív értékesítések gyakorlata 1979-ben kezdődött el a Pénzügyminisztérium rendelkezéseire utaló 10 100/221/1979. számú belkereskedelmi minisztériumi leirat alapján [...]. Ettől kezdődően valamennyi személygépjármű fogyasztói árváltozás esetén a vállalat vezérigazgatója évről évre azonos módon rendelte el a fiktív értékesítések kitűzését, lényeges anyagi előnyhöz juttatva az ily módon vásárlókat. Ezen gyakorlat negatívumát fokozza, hogy ugyanakkor más típusokból a vállalat rendelkezett készletekkel, de ezek esetében nem szólította fel a több éve sorban álló megrendelőit azok régi áron való átvételére.

A sorszámos megrendelők igényeinek kielégítésével kapcsolatos nem kellően körültekintő vállalati üzletpolitikát jelzi többek között az is, hogy a Zastava típusú gépkocsik importjának – a magas bekerülési ár miatt – meghiúsulását követően a vállalat a Zastavát megrendelő vevőinek, egyéb típusok mellett, közel 1000 db Lada típusú gépkocsit is felajánlott. A hibás üzletpolitikai lépést itt az jelenti, hogy ily módon 1985–1986. évi befizetők jutottak Lada típusú gépkocsikhoz, miközben az 1982–1985. évek között Lada típusokra befizető megrendelőinek a kielégítését készlet hiányában nem teljesítette.

Hasonló, de az előbbinél nagyobb jelentőségű gondot tapasztaltunk a 21 061 (Lada 1500 S) típusú gépkocsi értékesítésénél. Ez a gépkocsi ugyanis alkalmas lett volna a legnagyobb feszültséget jelentő Lada 2107 típusra váró megrendelők igényeinek részbeni kielégítésére. A vállalat azonban nem szólította fel a 2107 típusra várakozó megrendelőit az esetleges típusmódosításra, hanem ehelyett az 1987. évben beérkezett csaknem 4500 db gépkocsit közületi megrendelői részére ajánlotta fel. Ugyanakkor a vállalat belső kereskedelmi tájékoztatójában munkatársaival a vezetés közölte, hogy az egyéni sorszámos megrendelők részére – azok jelentkezése, reklamálása esetén – is lehet az adott típusból kiváltás céljából gépkocsit felajánlani.

A vételárelőleg befizetéséhez kapcsolt ún. sorszámos megrendelésen alapuló gépkocsivásárláson kívül egyéb, részben jogszabályon alapuló, részben jogszabályi alap nélküli módon is lehet Magyarországon személygépkocsit vásárolni. Az ilyen vásárlásokat gyűjtőfogalomként „soron kívüli értékesítésnek" nevezik. Ezek egy része az elmúlt években viszonylag nagy biztonsággal tervezhető volt (pl. főhatósági keret, közületi keret), más részük nem, vagy csak nagy bizonytalanság mellett prognosztizálható (konvertibilis valutáért értékesített gépkocsik, nyereményautók, csere- és szolgáltatókeretre eladott autók, az Állami Biztosító és a Hungária Biztosító totálkáros ügyeinek rendezésére kiadott gépjárművek).

Az 1988. évre kialakult rendkívüli mértékű feszültség kiváltó okainak elemzésekor rá kell mutatni arra, hogy a BkM, amely az ún. soron kívüli értékesítés kézbentartója 1980–1984 között, igen körültekintően és határozottan járt el. Ezt jól érzékelteti a 4. számú tábla, amelyből kiderül, hogy 1980–1984 között 20-23 ezer darabos évenkénti szóródás mellett, évente átlagosan 22 ezer db személygépkocsit értékesítettek ily módon. Ez a folyamat 1985-től részben a nem tervezhető soron kívüli értékesítési módoknál mutatkozó „spontán" növekedés miatt, részben a közületek számának növekedése és a főhatóságok részéről jelentkező „társadalmi nyomás"-nak ellent nem álló BkM-, ill. később KeM-magatartásra vezethető vissza. E tényezők együttes hatására 1985–1988. években jelentős szóródások mellett éves átlagban 30 600 db személygépkocsi értékesítésére került

sor. A növekmény mintegy 60%-a a főhatóságok és felügyeletük alá tartozó gazdálkodó egységek dolgozóinak egyéni, ill. a közületek alá tartozó gazdálkodó egységek dolgozóinak egyéni, ill. a közületek évről évre növekvő igényeit elégítette ki (5. számú tábla[3]).

A Minisztertanács 2001/1979. MT határozatában kötelezte a tárcákat és főhatóságokat a felügyeletük alá tartozó közületek személygépkocsi-parkjának csökkentésére. Ehhez kapcsolódóan az ún. „cserekeret" bevezetésével lehetővé tette, hogy a közületek által leadott gépkocsik helyett az adott egység vezetője által kijelölt 2-2 munkatárs személyi tulajdonú gépjárművet vásárolhasson. Az összehangolt intézkedések hatására az 1980. évet követően a közületi gépkocsik száma a korábbi 9000 darabról 6000 db-ra csökkent. Ugyanakkor a „CS-keret"-re kiadatott gépkocsik száma ismét erőteljesen növekedett, és 1987-ben már csaknem a kétszeresét, 11 670 db-ot adtak el az 1981–1984. évek átlagos mennyiségének. A „CS-keret"-re kiadott gépkocsik száma 1985–1987 között évente mintegy 500 db volt, majd 1988-ban egy hibás döntés következtében olyan kis szervezetek részére is biztosították a személyi használatú gépkocsik megvásárlását, amelyek korábban közületi gépkocsival nem rendelkeztek (pl. takarékszövetkezetek). Ezért e címen 1988-ban 1300 db, döntően Lada és Škoda típusú gépkocsik ily módon való értékesítésére került sor.

A BkM, ill. később a KeM a főhatóságok és a felügyeletük alá tartozó gazdálkodó egységek dolgozói részére 1980–1984. évek között értékesített éves átlagmennyiséghez képest 1985–1988. években évente átlagosan mintegy 3000 db-bal több gépkocsit adtak el, beleértve a BkM, ill. a KeM által közvetlenül engedélyezett gépkocsi-értékesítéseket is. 1981–1984 között a tárca évente mintegy 250 db gépkocsi kiadását engedélyezte saját hatáskörben. Ez a mennyiség 1985–1988. évek között évente átlagosan 1300 db-ot tett ki.

Megjegyezzük, hogy vizsgálati megállapításaink szerint – amelyet a Legfőbb Ügyészség állásfoglalása is megerősített – az előző bekezdésben ismertetett értékesítési, engedélyezési gyakorlatnak jogszabályi alapja nincs. Az ismertetett módon lefolytatott értékesítési gyakorlat 1968-ban kezdődött és azóta „szokásjoggá" vált. A vizsgált szervezetek jogalapként a 3016/1979. MT sz. határozatra hivatkoznak, amely azonban a soron kívül kiadható gépkocsik mennyiségéről vagy az éves importhoz viszonyított arányáról nem rendelkezik, csupán a 10%-os felár mértékét határozza meg. A soron kívül kiadható gépkocsik nagyságrendjét a gyakorlat bevezetését követő 20. évben, 1988. december 14-én a 3304/1988. MT számú határozattal oly módon kívánta a Minisztertanács szabályozni, hogy előírása szerint a soron kívül értékesített gépkocsik számának „lehetőleg az éves személygépkocsi-import 20%-án belül kell maradnia". Tapasztalataink szerint azonban ez az előírás nem tartható, mert a biztonsággal tervezhető jogcímek alapján értékesítésre kerülő gépkocsik száma közelít a 20 000 db-hoz. Az egyéb nem tervezhető jogcímek alapján a várható igény – amelynek jó része prioritást élvez (pl. konvertibilis valutáért való értékesítés) – közel azonos nagyságrendű.

A nem tervezhető tételeken belül abszolút számban 1981–1984. évekhez képest a konvertibilis valutáért értékesített gépkocsik száma növekedett. Éves átlagban csaknem 3200 db-bal. Ez az értékesítési mód a belkereskedelmi miniszter 1979. évi leirata alapján abszolút prioritást élvez, miután szocialista importot konvertál tőkésvaluta-bevételre, ami népgazdasági érdek. A személyszállító kisiparosok számának növekedése maga után vonta a szolgáltatói jogcímen soron kívül kiadható gépkocsik számának évi átlagban mintegy 350 db-bal való növekedését. Ennek indokoltsága természetesen elfogadható, de felvetődik, hogy a tárca nem szerzett érvényt a versenysemlegességre vonatkozó 1984. évben megfogalmazott törvényi előírásnak. Ugyanis miközben a személyszállító kisiparosok részére csak az egyéb típusok vásárlását tette lehetővé 10%-os felár mellett, addig a Volán és a Főtaxi részére együttesen évente 800–1000 db Lada típusú személygépkocsit juttatott felár megfizetése nélkül.

3 Közlésétől eltekintettünk.

Az ország megnövekedett gépkocsiparkja következtében – amint az köztudomású – jelentős mértékben emelkedett a gépkocsisérülések, ezen belül a totálkárral járó ügyek száma. Ebből következően a biztosítók totálkár miatti cserére évente az előző 5 év éves átlagához képest 550 db-bal igényeltek több személygépkocsit. Ugyancsak közel évi 300 db-bal növekedett átlagosan az OTP, ill. más szervezetek nyereményautó-vásárlása is.

A felsorolt nem tervezhető jogcímeken való értékesítésre sem a tárcának, sem a vállalatnak nincs, és a jövőben sem lehet ráhatása. A főhatósági és a közületi célokra engedélyezett gépkocsiknál azonban a növekedést a tárcának a többi főhatósággal, érintett szervezetekkel összefogva meg kellett volna akadályoznia, vagy legalábbis erőteljesen mérsékelnie kellett volna.

Az 1985–1988. években részben a BkM, ill. később a KeM túlzott engedékenysége, részben az egyes jogcímeken kiadható gépkocsik spontán növekedése miatt a korábbi évek átlagához képest évente csaknem 9 ezer darabbal – a 4 év alatt összesen 34 445 darabbal – több személygépkocsi soron kívüli értékesítésére került sor. A vállalat, amint előzőekben már említettük, 1988. december 31-ig bezárólag 24 539 db személygépkocsit adott ki olyan megrendelőinek, akiknek visszaigazolása 1989. január 1-je utáni időszakra szólt. Kellő körültekintés és következetes gyakorlat folytatása mellett lehetőség lett volna arra, hogy kielégítsék mindazon vételárelőleg befizetésével és az ÁSZF-fel rendelkező megrendelők igényét, akik esetében a vállalat 1988. december 31-ig teljesítési kötelezettséget vállalt. Ezek száma ugyanis 1988. december 31-én 30 709 fő volt (6. számú tábla[4]). Ezen adatok mintegy 10%-os hibahatárral reálisak. A vizsgálati tapasztalataink szerint ugyanis a vállalat a jelenlegi gépi nyilvántartása nem minden tekintetben alkalmas a valódi helyzet részletes áttekintésére: pl. nem törli a típusmódosítást kérő régi sorszámát, ugyanakkor nem tünteti fel a színre várókat stb. Ezeket az adatokat különböző egyéb területeken nyilvántartott adatokkal kell komplettírozni, kiegészíteni.

A vállalat által folytatott és a minisztérium tudomásával megtűrt, a kereskedelmi törvényt sértő személygépkocsi-értékesítési gyakorlat 1988-ra olyan helyzetet teremtett, amelynek következtében rendkívüli módon megnőtt a különböző, az ügyben érintett szervezetekhez érkező bejelentések száma, amelyek azt sérelmezték, hogy többéves várakozás ellenére a korábbi évekre visszaigazolt

4 Közlésétől eltekintettünk.

személygépkocsijukat nem kapták meg, miközben soron kívül igen sok kocsi került kiadásra. Marjai József miniszterelnök-helyettes, kereskedelmi miniszter ezért 1988. augusztus 11-én leállította a soron kívüli értékesítést. A tárca következetlen magatartását jelzi, hogy szeptember 22-én a területért felelős főosztály vezetője a tilalmat több „jogcím" esetében feloldotta. Így végül is a miniszter eredeti elképzelésétől eltérően a soron kívül kiadott gépkocsik száma nem csökkent. Ebben szerepet játszott az is, hogy a tiltás időpontjáig az engedéllyel rendelkezők több mint 90%-a engedélyét a vállalathoz eljuttatta, és így részükre a gépkocsikat ki kellett adni (7. számú tábla[5]).

Itt rögzítjük, hogy 1979-ben a soron kívüli személygépjármű-vásárlásoknál alkalmazott 10%-os felár mértékét úgy állapították meg, hogy figyelembe vették az akkor érvényes, tartósan lekötött pénzeszközök után járó 6%-os kamat és a letéti kamat 2%-os mértéke közötti különbséget, a gépkocsi-megrendeléstől a kiadásáig számított átlagosan 5 éves várakozási időtartamot, továbbá a gépkocsi vételárának 50%-os befizetési kötelezettségét. Ez egyúttal azt is jelentette, hogy a soron kívüli vásárló kizárólag annyi előnyt élvezett, hogy a különkeretes engedélye alapján várakozás nélkül, azonnal gépjárműhöz jutott, de anyagi előnyhöz nem.

Az 1979–1988. közötti években az ilyen kiutalásokkal rendelkezők (az 1985-től folyamatosan emelkedő kamatlábakra visszavezethetően) tulajdonképpen nem 10%-kal többet fizettek az így megvásárolt gépjárművekért, hanem 2–7 éves várakozási időtartam alatti fogyasztói árszínvonal-változásokat, valamint a gépkocsi-vételár-előleg után fizetett 2%-os letéti kamat ezen időszak alatti változatlanságát együttesen figyelembe véve, mintegy 20-30%-kal kedvezőbb áron jutottak személygépjárműhöz. Ez a helyzet lényegében az 1989. január 1-jétől érvényes 40%-os vételárelőleg után fizetendő 6%-os kamat mellett is változatlan maradt.

Összegezve az eddig leírtakat, a kamatlábak folyamatos, egyre növekvő mértékű változása révén olyan helyzet alakult ki, hogy a soron kívüli engedéllyel személygépjárművet vásárlók már nemcsak soronkívüliségi előnyt élveznek, hanem kimutathatóan is – az egyes gépjárműtípusoktól függően – egyre nagyobb mértékű anyagi előnyökhöz is jutnak. Ennek ténye is hozzájárult ahhoz, hogy a Kereskedelmi Minisztériumra évről évre növekvő „társadalmi nyomás" hárult azáltal, hogy mindazok, akiknek erre módjuk volt, soron kívüli személygépjármű-vásárlási kérelmet nyújtottak be a Kereskedelmi Minisztériumhoz, ill. a kerettel rendelkező szervezetek maradéktalanul felhasználták a részükre biztosított mennyiségeket.

Az előzőekben ismertetett, részben jogalap nélküli, több szempontból is törvénysértő, ill. jogszabályellenes gyakorlat folytatásáért a minisztérium, ill. a vállalat vezetőségét egyetemleges felelősség terheli. A személyes felelősség egyértelmű, egyénenkénti meghatározására a tárca, ill. a vállalat vezetésében az utóbbi időszakban bekövetkezett jelentős, esetenként többszöri személycserék miatt nem látunk lehetőséget. A kialakult és a lakosság számára rendkívül kedvezőtlen helyzet felszámolására – az Országos Árhivatal és a Legfőbb Ügyészség állásfoglalásait is figyelembe véve – azonban több intézkedés haladéktalan megtételét tartjuk szükségesnek.

5 Közlésétől eltekintettünk.

1. számú tábla

Az új személygépjármű-beszerzés (import) mennyiségének típuscsalád-összetétel szerinti alakulása az 1979–1988. években

% – a típuscsalád részesedése az éves beszerzés (import) mennyiségéből

Típus megnevezése	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
Trabant	20 502	18,9	23 354	21,2	22 859	22,7	20 423	21,1	20 053	22,6	21 299	22,4	20 360	19,5	22 300	19,3	21 100	14,6	21 100	17,1
Wartburg	14 049	12,9	16 794	15,3	14 384	14,3	13 804	14,2	10 220	11,5	14 004	14,8	15 924	15,2	15 623	13,5	13 852	9,6	13 759	11,2
Škoda	12 567	11,6	10 246	9,3	15 561	15,4	19 401	20,0	13 223	14,9	9 096	9,6	11 394	10,9	9 015	7,8	14 406	9,9	10 903	8,8
P. Fiat 125	2 672	2,5	1 328	1,2	2 074	2,1	1 526	1,6	1 107	1,2	390	0,4	256	0,2	882	0,8	1 076	0,7	1 404	1,1
P. Fiat 126	5 173	4,8	4 841	4,4	7 724	7,7	5 465	5,6	3 427	3,9	4 866	5,1	5 725	5,5	11 108	9,6	9 711	6,7	8 031	6,5
Lada	43 296	39,9	46 631	42,4	23 804	23,6	26 579	27,4	26 334	29,7	24 742	26,1	26 853	25,7	27 646	23,9	40 563	28,0	29 956	24,3
Moszkvics	3 402	3,1	1 112	1,0	916	0,9	349	0,4	1 901	2,1	400	0,4	400	0,4	500	0,4	2 317	1,6	2 860	2,3
Zaporozsec	2 000	1,8	371	0,3	1 832	1,8		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Volga	1 047	1,0	1 051	1,0	766	0,8	806	0,8	1 066	1,2	1 040	1,1	753	0,7	1 166	1,0	1 985	1,4	1 001	0,8
UAZ	689	0,6	866	0,8	785	0,8	500	0,5	495	0,6	505	0,5	1 273	1,2	355	0,3	135	0,1	291	0,2
Dacia	3 030	2,8	3 477	3,2	10 000	9,9	7 002	7,2	8 093	9,1	13 908	14,7	16 938	16,2	23 765	20,5	35 442	24,5	31 976	25,9
Zastava		0,0		0,0		0,0	1 100	1,1	2 796	3,2	4 658	4,9	4 603	4,4	3 161	2,7	3 693	2,5	1 081	0,9
Egyéb	118	0,1	30	0,0	17	0,0	20	0,0	6	0,0	6	0,0	20	0,0	180	0,2	619	0,4	1 006	0,8
Összesen	108 545	100,0	110 101	100,0	100 722	100,0	96 975	100,0	88 721	100,0	94 914	100,0	104 499	100,0	115 701	100,0	144 899	100,0	123 368	100,0
Reláció																				
szovjet	50 434	46,5	50 031	45,4	28 103	27,9	28 234	29,1	29 796	33,6	26 687	28,1	29 279	28,0	29 667	25,6	45 000	31,1	34 108	27,6
lengyel	7 845	7,2	6 169	5,6	9 798	9,7	6 991	7,2	4 534	5,1	5 256	5,5	5 981	5,7	11 990	10,4	10 787	7,4	9 435	7,6
csehszlovák	12 567	11,6	10 246	9,3	15 561	15,4	19 401	20,0	13 223	14,9	9 096	9,6	11 394	10,9	9 015	7,8	14 406	9,9	10 903	8,8
NDK	34 551	31,8	40 148	36,5	37 243	37,0	34 227	35,3	30 273	34,1	35 303	37,2	36 284	34,7	37 923	32,8	34 952	24,1	34 859	28,3
román	3 030	2,8	3 477	3,2	10 000	9,9	7 002	7,2	8 093	9,1	13 908	14,7	16 938	16,2	23 765	20,5	35 442	24,5	31 976	25,9
jugoszláv		0,0		0,0	.	0,0	1 100	1,1	2 796	3,2	4 658	4,9	4 603	4,4	3 161	2,7	3 693	2,5	1 081	0,9
egyéb	118	0,1	30	0,0	17	0,0	20	0,0	6	0,0	6	0,0	20	0,0	180	0,2	619	0,4	1 006	0,8
Összesen	108 545	100,0	110 101	100,0	100 722	100,0	96 975	100,0	88 721	100,0	94 914	100,0	104 499	100,0	115 701	100,0	144 899	100,0	123 368	100,0

% – a reláció (a gyártmány) részesedése az éves beszerzés (import) mennyiségéből

2. számű tábla

A kielégítetlen személygépjármű-rendelésállomány típuscsalád-összetétel szerinti alakulása az 1979–1988. években

% – a típuscsalád részesedése az éves kielégítetlen rendelésállományból

Típus megnevezése	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
Trabant	93 134	28,4	75 215	28,9	68 388	28,1	55 720	26,8	40 552	20,3	24 649	12,4	4 157	1,8	1 070	0,4	6 889	2,3	6 672	1,9
Wartburg	55 512	16,9	45 263	17,4	35 611	14,6	21 751	10,5	12 871	6,5	6 327	3,2	7 301	3,2	10 447	4,0	15 729	5,3	12 270	3,4
Škoda	13 989	4,3	5 745	2,2	6 475	2,7	7 455	3,6	24 856	12,5	36 275	18,2	51 958	22,5	61 573	23,4	67 538	22,9	88 945	24,8
P. Fiat 125	2 312	0,7	329	0,1	635	0,3	2 170	1,0	3 612	1,8	3 485	1,7	4 583	2,0	1 224	0,5	77	0,0		0,0
P. Fiat 126	14 861	4,5	9 197	3,5	8 363	3,4	3 491	1,7	9 030	4,5	11 860	6,0	15 460	6,7	7 983	3,0	16 381	5,6	19 579	5,4
Lada	142 173	43,3	117 717	45,3	116 417	47,8	101 383	48,9	91 341	45,8	96 705	48,5	108 374	47,0	119 224	45,2	122 979	41,8	170 750	47,5
Moszkvics	16	0,0	279	0,1	376	0,2	990	0,5	325	0,2	2 317	1,2	3 864	1,7	4 456	1,7	185	0,1		0,0
Zaporozsec	177	0,1	1 542	0,6	555	0,2		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Volga	608	0,2	257	0,1	257	0,1	1 383	0,7	1 660	0,8	1 355	0,7	2 002	0,9	2 121	0,8	796	0,3	974	0,3
UAZ	1 534	0,5	1 393	0,5	992	0,4	574	0,3	212	0,1		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0
Dacia	3 933	1,2	3 198	1,2	5 463	2,2	12 612	6,1	11 081	5,6	9 412	4,7	21 591	9,4	43 252	16,4	49 644	16,9	45 381	12,6
Zastava	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	0,0	3 819	1,9	6 847	3,4	11 179	4,9	12 093	4,6	13 607	4,6	12 317	3,4
Egyéb	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	160	0,1	610	0,2	2 461	0,7
Összesen	328 249	100,0	260 135	100,0	243 532	100,0	207 539	100,0	199 359	100,0	199 232	100,0	230 469	100,0	263 603	100,0	294 435	100,0	359 349	100,0
Reláció																				
szovjet	144 508	44,0	121 188	46,6	118 597	48,7	104 330	50,3	93 538	46,9	100 377	50,4	114 240	49,6	125 801	47,7	123 960	42,1	171 724	47,8
lengyel	17 173	5,2	9 526	3,7	8 998	3,7	5 661	2,7	12 642	6,3	15 345	7,7	20 043	8,7	9 207	3,5	16 458	5,6	19 579	5,4
csehszlovák	13 989	4,3	5 745	2,2	6 475	2,7	7 455	3,6	24 856	12,5	36 275	18,2	51 958	22,5	61 573	23,4	67 538	22,9	88 945	24,8
NDK	148 646	45,3	120 478	46,3	103 999	42,7	77 471	37,3	53 423	26,8	30 976	15,5	11 458	5,0	11 517	4,4	22 618	7,7	18 942	5,3
román	3 933	1,2	3 198	1,2	5 463	2,2	12 612	6,1	11 081	5,6	9 412	4,7	21 591	9,4	43 252	16,4	49 644	16,9	45 381	12,6
jugoszláv	0	0,0	0	0,0	0	0,0	10	0,0	3 819	1,9	6 847	3,4	11 179	4,9	12 093	4,6	13 607	4,6	12 317	3,4
egyéb	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	160	0,1	610	0,2	2 461	0,7
Összesen	328 249	100,0	260 135	100,0	243 532	100,0	207 539	100,0	199 359	100,0	199 232	100,0	230 469	100,0	263 603	100,0	294 435	100,0	359 349	100,0

% – a reláció részesedése az éves kielégítetlen rendelésállományból

3. számú tábla

Szerződésteljesítési elmaradások és szépséghibás személygépkocsik kiadásának helyzete, 1988. december 31-i állapot

Típus	Szerződésteljesítési elmaradások száma	Szépséghibás kiadások száma
Škoda 105 L	5	422
Škoda 120 L	4 549	
Zastava/Zastava GTL	2 479	1 386
Yugo 55	6	
FSO 1500		
P. Fiat 126/126 E	9 203	
Trabant 601 LS	377	
Trabant 601 CS	672	
Wartburg 353 STT	45	2 267
Wartburg 353 WL	26	895
Wartburg 353 SDL	524	242
Wartburg 353 WT	586	43
Opel Kadett 1200 LS	4	7
Volkswagen Golf C		
Dacia 1310 TXC	2 026	122
Dacia 1310 TXL	1 112	3 375
Dacia 1310 TLX	78	6 413
Lada 1300 C/2104		
Lada 1200 S/21013	1 358	
Lada 1300 C	19	5 122
Lada 1500 L/2107	7 074	
Lada 1300 S/2105	443	3 685
Lada Niva	26	
Moszkvics 2140	54	
Lada Samara/ 2108	43	560
Összesen	30 709	24 539

Megjegyzés: A táblázatban szereplő adatokon kívül 113 Lada 1200 S/21013 típusra váró és 2696 Lada 1500 L/2107 típusra váró sorszámos megrendelő igényét más típusú személygépkocsi kiadásával rendezték.

1. A Minisztertanács dolgoztassa ki
a kereskedelmi miniszterrel:
– a személygépkocsi-árualapnál mutatkozó tartós hiányra tekintettel a személygépjármű-értékesítés rendjének új szabályait úgy, hogy a soron kívüli értékesítési módoknak is teremtsék meg a jogszabályi alapjait, és a kialakított új szabályozást hozzák nyilvánosságra;
a kereskedelmi és pénzügyminiszterrel:
– a soron kívül vásárolt gépkocsiknál alkalmazott felár nagyságrendjét oly módon, hogy az vegye figyelembe a jelenleg érvényes pénzpolitikai elveket, a

4. számú tábla

A tárgyévi személygépjármű-import és a lakossági sorszámon kívüli személygépkocsi-értékesítés alakulása az 1980–1988. években

% – részesedés az éves importjában

	1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
Tárgyévi személygépjármű-import, db	110 101		100 722		96 975		88 721		94 914		104 499		115 701		144 899		123 368	
Külön keret megnevezése	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%	1985	%	1986	%	1987	%	1988	%
közületi	8 842	8,03	6 170	6,13	6 959	7,18	6 200	6,99	5456	5,75	7218	6,91	9778	8,45	11670	8,05	8108	6,57
2005/1980. sz. MT rendelet	1 026	0,93	264	0,26	325	0,34		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00
főhatósági	4 904	4,45	4 687	4,65	5 677	5,85	5 938	6,69	5 886	6,20	7 189	6,88	8 016	6,93	10 009	6,91	8 442	6,84
Szoc. Hazáért Érdemrend	165	0,15	161	0,16	294	0,30	214	0,24	230	0,24	308	0,29	259	0,22	404	0,28	253	0,21
AB-HB totálkár	331	0,30	340	0,34	434	0,45	533	0,60	556	0,59	600	0,57	723	0,62	908	0,63	1 718	1,39
Külszolgálatosok	1 107	1,01	933	0,93	1 073	1,11	1 098	1,24	822	0,87	956	0,91	1 305	1,13	1 230	0,85	1 510	1,22
Konsumex, Ikka	1 410	1,28	1 760	1,75	2 944	3,04	4 201	4,74	3 658	3,85	4 488	4,29	4 503	3,89	6 332	4,37	7 634	6,19
Nyereményautó	4 036	3,67	2 864	2,84	2 357	2,43	2 776	3,13	3 393	3,57	3 036	2,91	2 195	1,90	5 274	3,64	2 900	2,35
Cs keret	915	0,83	2 493	2,48	3 001	3,09	1 135	1,28	874	0,92	699	0,67	474	0,41	522	0,36	1 293	1,05
Szolgáltató keret	286	0,26	231	0,23	256	0,26	269	0,30	329	0,35	350	0,33	69	0,06	956	0,66	1 112	0,90
Együtt	23 022	20,91	19 903	19,76	23 320	24,05	22 364	25,21	21 204	22,34	24 844	23,77	27 322	23,61	37 305	25,75	32 970	26,72
Saját leértékelés																	595	0,48
Saját hibás teljesítés, garanciális csere																	1 103	0,89
90 napon túl tárolt gépkocsik értékesítése*															246		0,20	
																	0	0,0
Mindösszesen																	34 914	28,3

* Az ilyen módon értékesített gépjárművek mennyiségének kb. egyharmadát dolgoztuk fel tételesen, ugyanis a további dokumentumokat irattározási problémák miatt nem kaptuk meg.
A rendelkezésünkre álló nyilvántartások szerint számuk évente mintegy 600–700 db.

mindenkori bankkamatlábakat és a gépkocsi átadásáig várható várakozási időtartamokat;

a kereskedelmi miniszterrel:

– az 1987. december 31-ig visszaigazolt, de nem teljesített megrendelések miatt anyagi kárt szenvedett megrendelők kártalanításának lehetőségét és módját.

2. A kereskedelmi miniszter:

– utasítsa a Merkur Vállalatot, hogy az „Adásvételi Szerződés Feltételei"-t dolgozza át oly módon, hogy az a felek mellérendeltsége alapján visszterhessé váljon, és összhangba kerüljön a vonatkozó törvényi és jogszabályi előírásokkal;

– a jelentésben foglaltak figyelembevételével korszerűsíttesse a vállalat belső nyilvántartási, adatrögzítési és feldolgozási rendjét, valamint értékesítési gyakorlatát oly módon, hogy az ne sértse a kereskedelmi törvény előírásait, és az új gyakorlat betartását folyamatosan ellenőriztesse.

dr. Saly Ferenc
főosztályvezető

KNEB kereskedelmi főosztályának összefoglaló jelentése „a sorszámon kívüli személygépjármű-értékesítés hatása a sorszámos megrendelések teljesítésére" témakörű célvizsgálat megállapításairól, 1989. június 13. MOL XVII–2–a 13. tétel 243. téma 1989. 203. doboz. Munkapéldány, 12 gépelt oldal, hét táblázat, mellékletek nélkül.

Mellékletek

A KÖZLEKEDÉS KRONOLÓGIÁJA, 1945–1989

1945

MÁJUS 11. Az új kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter: Gerő Ernő.

MÁJUS 20. Gerő Ernő beszédet tart az MKP országos pártértekezletén. „...mindez írott malaszt marad, ha a párt arccal nem fordul a vasút felé. [...] A pártszervezetek feladata, hogy a munkaverseny, amit a pécsi elvtársak elkezdtek, és ami felmerült Budapesten is, általánossá váljék. Munkaverseny tízezer vagonért és ötszáz mozdonyért."

NOVEMBER 15. Megváltozik a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium ügyköre. A tárca új neve: Közlekedésügyi Minisztérium. A miniszter Gerő Ernő.

1946

MÁRCIUS 20. Megalakul a Magyar–Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt. (MASZOVLET), a MALÉV jogelődje.

JÚNIUS 29. A Magyar Kir. Államvasutak új neve: Magyar Államvasutak (MÁV).

1947

TAVASZ FOLYAMÁN Az amerikai hadsereg hadifeleslegéből a Párizsba küldött magyar kormánybizottság 520 mozdonyt megvásárol, ezek közül 85 olajtüzelésű. A gőzmozdonyok ára állapotuktól függetlenül 10 ezer USA-dollár, amelynek fedezete az amerikai kormány 15 millió dolláros árukölcsöne. A megvásárolt mozdonyok közül 484 db-ot forgalomba helyeznek, a többit szétbontják.

JÚLIUS FOLYAMÁN Záhony állomás bővítésének befejezése. Átadják az első, 1524 mm széles nyomtávolságú vágányt.

1948

JANUÁR 23. A MÁV összeállítja a háborús cselekmények során országhatáron kívülre került és haza nem tért vontatójárműveinek, motor- és motormellékkocsijainak listáját. Az összesítés 1578 járművet tartalmaz. Kétharmaduk nyugat-európai vasutak hálózatán tartózkodik.

FEBRUÁR 2. A Szovjetunió és Magyarország megállapodást köt a MÁV hadizsákmányként lefoglalt járműveiről. A Szovjetunió visszaad 10 ezer fedett és nyitott MÁV-teherkocsit. Vételárként a MÁV debreceni főműhelyében 6000 nyitott teherkocsit 1524 mm-es nyomtávolságúra építenek át. A MÁV lemond a vonalain 1945. szeptember 1–1947. december 31. között áthaladt szovjet jóvátételi és kereskedelmi szállítmányok fuvarköltségeiről. Ezenkívül a Szovjet-

unió ellenszolgáltatás nélkül visszaad 308 gőzmozdonyt, 408 személy- és 3428 teherkocsit.

JÚNIUS 2. A Szovjetunió lemond a MÁV-eredetű, de szovjet hadizsákmányjellel ellátott mozdonyok tulajdonjogáról.

AUGUSZTUS 18. Belgrádban aláírják a Dunán való hajózás rendjéről szóló egyezményt. Törvénybe iktatja az 1949. évi XIII. törvényt.

1949

JANUÁR 5. A közforgalmú és korlátolt közforgalmú keskeny nyomközű vasutak állami tulajdonba kerülnek.

FEBRUÁR 16. A MÁV elnökét, Varga Lászlót és a MÁV ny. igazgatóját, Lux Ernőt letartóztatja az Államvédelmi Hatóság (ÁVH). Koncepciós per nyomán Varga Lászlót 1950. február 4-én kivégzik.

FEBRUÁR 18. Az új közlekedésügyi miniszter: Bebrits Lajos.

MÁRCIUS 15. Átszervezik a MÁV igazgatóságát. Feladatát a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya, egyben a MÁV Vezérigazgatósága veszi át. Az új vezérigazgató: Csanádi György.

ÁPRILIS 29. Kihirdetik a Dunán való hajózás rendjéről megkötött nemzetközi egyezményt.

JÚNIUS 11. Megváltozik a Közlekedésügyi Minisztérium ügyköre. A tárca új neve: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM). A közlekedés- és postaügyi miniszter: Bebrits Lajos.

JÚNIUS 15. Az MDP Titkársága határozatot hoz a vasút-politikai osztályok felállításáról.

SZEPTEMBER 3. A kormány szabályozza a tehergépjárművek közúti forgalmát. Magánosok szeptember 1-jétől telephelyüktől számított 30 km-es körzeten belül vehetnek részt a közúti forgalomban, s csak az üzemben tartó tulajdonát képező áruk vagy ingóságok szállíthatók.

SZEPTEMBER 10. A vasutas-szakszervezet központi vezetőségének ülésén meghirdetik a „vasút proletarizálásának” programját.

OKTÓBER 11. A Minisztertanács elrendeli egyes közutak állami kezelésbe vételét 1950. január 1-jével. A KPM 14 200 km közutat felvesz az állami közutak hálózatába.

OKTÓBER 20. Az MDP Politikai Bizottsága ülésén határozatot hoznak mintegy 220 magántulajdonban lévő közlekedési vállalat államosításáról. December 28-án hatályba lép az erről szóló törvényerejű rendelet.

DECEMBER 21. Megindul a trolibusz-közlekedés Budapesten. Sztálin 70. születésnapja tiszteletére a trolijárat a 70-es számot kapja.

1950

FEBRUÁR 24. Elindul az első úgynevezett 500-as mozdony az 500 kilométeres sztahanovista mozgalom keretében.

MÁRCIUS 28. Az MDP PB határozatot hoz a vasút-politikai osztály munkájának megjavításáról és továbbfejlesztéséről.

MÁJUS 7. Megnyílik a Ferihegyi repülőtér.

MÁJUS 23. Összehangolt akcióval 66 magánfuvarozótól 421 lovat, 364 kocsit, hat teherautót, hét személyautót és két motorkerékpárt államosítanak.

SZEPTEMBER 7. A Minisztertanács rendeletet ad ki a földalatti létesítéséről.

SZEPTEMBER 17. A Minisztertanács döntése értelmében a földalatti vasút Népstadion–Sztálin (ma Erzsébet) tér közötti szakaszát 1954. december 31-re be kell fejezni. A szakasz beruházási költsége 1,75 milliárd forint. A teljes vonal átadásának határideje 1956. június 30.

OKTÓBER 4–11. Magyarország és Csehszlovákia a határhidak újjáépítéséről és fenntartási kérdéseiről tárgyal. A két állam megállapodik a hidak helyreállításának sorrendjében. Első az esztergomi, második a komáromi, harmadik a medvei híd.

OKTÓBER 20. A Budapest Városi Tanács közlekedési osztálya előterjeszti a főváros közlekedésének távlati tervét.

1951

FEBRUÁR 11. Az MDP Titkársága határozatot hoz, melynek értelmében a vasút stratégiai fontosságának szem előtt tartásával meg kell gyorsítani a MÁV vezetésének megtisztítását, 93 vezetőt kell elbocsátani.

MÁRCIUS 1. Hatályba lép a gépjárművek üzemanyag-ellátását szabályozó közlekedési és postaügyi minisztériumi rendelet. Állami, politikai vezetők, vidéken lakó orvosok, állatorvosok magántulajdonú személyautójukhoz ezer köbcenti alatt havi száz liter benzint vásárolhatnak.

OKTÓBER 25. Hatályba lép a kerékpárok bejelentéséről szóló belügyminisztériumi rendelet. December 1-jétől kerékpárral közúti forgalomban csak olyan személy közlekedhet, aki kerékpár-igazolólappal rendelkezik.

NOVEMBER 30. A magánszektor fuvarosai egymilliárd forintot tettek zsebre – állítja Rákosi Mátyás.

1952

JANUÁR 6. Megváltozik a KPM ügyköre. A tárca új neve: Közlekedésügyi Minisztérium. A miniszter továbbra is Bebrits Lajos.

ÁPRILIS 9. Az MDP Titkársága meghatározza a budapesti, megyei, kerületi és városi pártbizottságok ipari és közlekedési osztályainak feladatkörét. A fővárosban június 1-jéig, a megyékben és a kerületekben július 1-jéig, a városi pártbizottságokon augusztus 1-jéig meg kell szervezni az ipari és közlekedési osztályokat.

DECEMBER 26. Buda-Császárfürdő állomáson a beérkező helyiérdekű szerelvény belerohan az indulásra váró esztergomi vonatba. A rögtönítélő bíróság másnap a téves váltóállításban hibásnak tartott váltókezelőt halálra ítéli, s még aznap felakasztják.

DECEMBER 30. A menetrend szerinti vasúti közlekedés összeomlása, hetek óta tartó válsága miatt a személyszállító vonatok több mint 10%-ka, a tehervonatok 70-80%-ka késik.

1953

JANUÁR 21. A MÁV vezérigazgatója elrendeli, hogy az államvasúti dolgozók egymás közötti érintkezésében a kartárs szó használata helyett az elvtárs megszólítást kell használni.

FEBRUÁR 12. Az MDP Központi Vezetőségének határozata értelmében a vasutas-pártszervezetek kizárólagos irányítása a vasút-politikai osztályok feladata.

FEBRUÁR 25. Az MDP KV Titkárságának határozata értelmében a vasutat meg kell tisztítani a nem odavaló elemektől, az ellenséges gócokat (Ajka-Csingervölgy, Miskolc, MÁV Tudományos Kutató Intézet, Utasellátó stb.) fel kell számolni.

FEBRUÁR 28. Ausztria és Magyarország jegyzőkönyvet ír alá a Duna-hajózásról. Megerősítik a hajózás kölcsönös szabadságát egymás területén. A szerződés hatálya nem terjed ki egyazon országon belüli kikötőkre, a bécsi, a győri és a soroksári Duna-ág, valamint a bajai tápcsatorna használatára.

MÁRCIUS 24–25. 242 vasutast elhurcol az ÁVH. Az őrizetbe vetteket azzal vádolják, hogy 1945 előtt a MÁV-üzletvezetőségek katonai szállításokkal foglalkozó osztályán dolgozva kémkedtek. Az elhurcoltakat internálják. Pár hónap után többségüket hazaengedik.

JÚNIUS 13–16. Moszkvában a szovjet vezetők a magyar pártvezetést bírálják. Az önbírálatra kényszerített magyar politikusok a metróépítést mint megalapozatlan gazdaságpolitikájuk egyik példáját említik meg.

JÚLIUS 4. Megváltozik a Közlekedésügyi Minisztérium ügyköre. A tárca új neve: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM). A miniszter továbbra is Bebrits Lajos.

JÚLIUS 31. Rendelet szabályozza, hogy a MÁV hivatalos helyiségeiben a közlekedési miniszter arcképét nem kell kifüggeszteni, a jelenleg kint lévő arcképeket pedig le kell venni. – A Minisztertanács csökkenti a földalatti beruházási keretét.

OKTÓBER 28. Az MDP PB elfogadja a MÁV minimális szénkészletének biztosítása érdekében szükséges korlátozásokról szóló előterjesztést. December 15-től mindaddig, amíg a fűtőházi szénkészlet a 8 napos mennyiséget el nem éri, napi 500 tonna szénmegtakarítással járó áruszállítási korlátozásokat vezetnek be. – Az MDP PB elfogadja a rögtönbíráskodás visszavonásáról szóló előterjesztést. Nem kell statáriális eljárást alkalmazni a vasutak, hajók, légi járművek szándékos megrongálása esetében.

1954

AUGUSZTUS 18. Az MDP PB határozatot hoz a szovjet–magyar vegyes társaságok (többek között a MESZHART és a MASZOVLET) megvételéről. November 6-án a Szovjetunió eladja a két vállalatot Magyarországnak.

SZEPTEMBER 2. A Minisztertanács elrendeli a közlekedési bíróságok felállítását Budapesten, Miskolcon, Debrecenben, Szegeden, Pécsett és Szombathelyen. 1957-ben megszüntetik őket.

OKTÓBER 21. A KPM rendeletet ad ki az I. vasúti főosztály felügyelete alá tartozó vállalatok vezetőinek jogairól, jogállásáról és kötelességeiről. A MÁV vezérigazgatóját a Minisztertanács nevezi ki. A GYSEV vezérigazgatóját a miniszter nevezi ki. Az üzemi vállalat főnökét az I. vasúti főosztály vezetője nevezi ki. A vállalati vezetőnek – a miniszter által adott utasítást kivéve – jogában áll az olyan utasítással, amellyel nem ért egyet, a felettes hatósághoz fordulni.

NOVEMBER 12. A KPM nem támogatja a törpeautók hazai gyártását. Érveik: Magyarország nyersanyagbázisa, acélgyártásának színvonala elégtelen; egy törpeautó 18–20 ezer forintba kerülne; kisemberek számára ez nem elérhető.

NOVEMBER 25. Megalakul a Malév.

1955

JANUÁR 1. A KPM légiközlekedési főosztálya a légi közlekedés általános hatáskörű országos szerve. – Megalakul a Magyar Hajózási Rt. (Mahart). A Duna-tengerjáró hajókat az újonnan megszervezett Magyar Duna-tengerhajózási Rt. kapja meg.

1956

MÁRCIUS 6. A Minisztertanács elfogadja a vasút villamosításának a tervét: a Budapest–Hatvan közötti pálya villamosítása után nem Miskolcig folytatják a munkálatokat, hanem a Budapest–Szolnok közötti vonalat villamosítják. Az Országos Tervhivatal ellenzi a tervet.

SZEPTEMBER 10. Megindul a vasútpótló gépkocsiforgalom Dunapataj–Baja között.

SZEPTEMBER 14. Vita a Kossuth Klubban „Fővárosunk közlekedési és kommunális fejlesztésének kérdéseiről".

SZEPTEMBER 30. Szénhiány miatt korlátozzák a személyszállító vonatok közlekedését. Hatszáz személyvonatot teljesen vagy részlegesen leállítanak. A korlátozás mértéke 30%-kal meghaladja az elmúlt évekéit.

OKTÓBER 23. Este Bebrits Lajos helyzetértékelést tart a KPM vasúti főosztálya vezetőinek (egyszerű tüntetésről van szó). Ennek ellenére a főosztály vezetői úgy döntenek: éjjel-nappal felváltva bent maradnak, és fokozott ügyeleti szolgálatot vezetnek be.

OKTÓBER 25. A Zrínyi Akadémia parancsnokának utasítására a síneket több helyen felrobbantják, hogy megakadályozzák az állítólagos fegyveres felkelőket szállító miskolci vonat megérkezését.

OKTÓBER 26. Záhonynál a szovjet csapatok megkezdik egy pontonhíd építését. – A Zrínyi Akadémia tiszti csoportja és a kecskeméti gépesített ezred katonái tüzet nyitnak a Miskolcról érkező – állítólag lőszert és fegyveres felkelőket szállító – gyorsvonatra. Két halott, öt sebesült. – Miskolcon lefegyverzik a vasútállomás őrségét.

OKTÓBER 29. A KPM vasúti főosztályra táviratok érkeznek az ország minden részéből, melyben a dolgozók Bebrits Lajos lemondását követelik. Bebrits beadja lemondását. Az új közlekedési miniszter: Csanádi György. – Megalakul a MÁV-Vezérigazgatóság ideiglenes munkástanácsa.

OKTÓBER 31. A MÁV-vezérigazgatóság Forradalmi Bizottsága 14 pontos követelést fogad el. Az elfogadott határozatban kijelentik, hogy „a magyar vasutas-

ság a vasutakban fekvő nemzeti vagyon felett gondosan őrködik, s a magyar nemzet akaratának megfelelően a szovjet csapatok teljes kivonulásáig a leghatározottabban ellentmond és ellenszegül minden olyan intézkedésnek, amely a nemzeti forradalom eredményeit veszélyezteti".

NOVEMBER 3. Záhonynál szovjet csapatok elfoglalják a vasútállomást, és szovjet vasutasok veszik át az irányítást.

NOVEMBER 4. A Ferihegyi repülőtér szovjet katonai parancsnokság alá kerül.

NOVEMBER 7. A Kádár-kormány rendeletileg betiltja a forradalmi bizottságok működését és felszólítja a vasutasokat, teljesítsék kötelességüket.

NOVEMBER 12. Az Elnöki Tanács kinevezi a Kádár-kormány tagjait: a közlekedés- és postaügy kormánybiztosa Csanádi György.

NOVEMBER 20. A MÁV vezérigazgatója elrendeli, hogy azokat az ÁVH által 1953. március 25–26-án elhurcolt vasutas dolgozókat, akik szolgálatra jelentkeznek, korábbi munkahelyükön állítsák szolgálatba és képzettségüknek megfelelő munkakörben foglalkoztassák.

DECEMBER 3. A vasúti főosztály ideiglenes munkástanácsa kimondja, hogy az MSZMP szervezését nem engedélyezik, a kormányt nem támogatják. – A fegyveres erők és közbiztonsági ügyek minisztere elrendeli a gépjárművek felülvizsgálatát és a tulajdonjogok tisztázását.

DECEMBER 5. Godó Józsefet, a vasúti főosztály dolgozóját őrizetbe veszik. Kiengedése céljából a Budapesti Országos Vasutas Munkástanács sztrájkra szólít fel.

DECEMBER 6. Békéscsabán egyórás figyelmeztető sztrájkkal tiltakoznak a vasutasok.

DECEMBER 7. A Kossuth rádió bemondja Godó József szabadon bocsátását. – A tiszavasvári vasútállomás munkástanácsa országos vasutassztrájkot hirdet december 11–12-re.

DECEMBER 11–12. Országos sztrájk. Szünetel a vasúti forgalom, nincs tömegközlekedés.

DECEMBER 13. Cegléd és Nyársapáti között ismeretlen tettesek felrobbantják a vasúti síneket.

DECEMBER 20. Valamennyi vasúti fővonalon naponként legalább egy pár gyorstehervonat közlekedik. Budapest–Nyíregyháza és Budapest–Győr között tehervonat is közlekedik.

DECEMBER 21. A Budapesti Fővárosi Tanács VB a közlekedés helyzetéről tárgyal. Kifogásolják, hogy a tömegközlekedés kora délután megszűnik.

1957

FEBRUÁR 7. A MALÉV menetrend szerinti járatot indít Belgrádba. – A holland KLM, a nyugati légitársaságok között elsőként, járatot indít Budapestre.

MÁRCIUS 1. A KPM megbízott vezetője Csanádi György.

MÁRCIUS 25. Véget ér a KPM-ben az apparátus racionalizálása. 933 főből leépítenek 533 személyt. Országosan a közlekedésépítés területéről elbocsátanak 938 dolgozót (12%), az idegenforgalom és szállítmányozás területéről 910 főt (18%), a gépjárműközlekedésből 2475 személyt (18%).

ÁPRILIS 1. E naptól kezdve mindazon dolgozókat, akik 1952. december 31-ig arcképes igazolvány alapján félárú vasúti jegy váltására jogosultak voltak, a kedvezmény újra megilleti.

ÁPRILIS 14. A kijárási tilalom feloldásával újraindul a távolsági autóbuszforgalom.

MÁJUS 9. A közlekedés- és postaügyi miniszter Kossa István.

JÚNIUS 15. A Belügyminisztérium megszünteti a kerékpárok bejelentésének kötelezettségét és azok nyilvántartását.

1958

JANUÁR 1. Hatályba lép a kormány rendelete, melynek értelmében magánszemélyek az üzemanyagot a korlátlanul vásárolható utalványok ellenében szerezhetik be a benzinkutaknál.

MÁRCIUS 24. A kormány gazdasági bizottságának döntése értelmében a Földalatti Vasút Vállalat irányítását és felügyeletét a Fővárosi Tanács VB veszi át a KPM-től.

ÁPRILIS 15. A kormány elrendeli, hogy magánszemély új gépkocsit csak vásárlási engedély birtokában vásárolhat. Az engedélykéréshez hatósági erkölcsi bizonyítvány is szükséges. Magánszemély kocsijával nem fuvarozhat. A belkereskedelemben vásárolt új személyautó négy évig csak az Autókernek adható el. A vásárlási engedélyeket 1959-ben megszüntetik.

ÁPRILIS 28. Újraszabályozzák a tehergépjárművek körzethatárait. Célfuvarozási vállalatok tehergépkocsijai az egész ország területén fuvarozhatnak. Földművesszövetkezetek, kisipari termelőszövetkezetek tehergépkocsijai nem hagyhatják el a közületi tehergépjárművekre vonatkozó körzethatárokat.

MÁJUS 1. Hatályba lép a fuvareszközök tervszerű kihasználásáról szóló kormányrendelet. Állami szerv vagy vállalat szekérfuvarozást csak a BELSPED-del végeztethet. Fuvarozási szövetkezettel, magánfuvarossal csak a BELSPED fuvarozást nem vállaló nyilatkozata birtokában lehet fuvaroztatni.

MÁJUS 6. Az MSZMP PB a közlekedés fejlesztéséről szóló előterjesztéssel foglalkozik. Eszerint a népgazdaság többi ágával arányosan kell fejleszteni a közlekedést. A csekély forgalmú vasútvonalakat a közúti közlekedés egyidejű fejlesztése mellett meg kell szüntetni, illetve egyszerűsített üzemviteli formában kell fenntartani.

1959

MÁRCIUS 20. Befejeződik a MÁVAG gőzmozdonygyártási programja. A MÁV részére átadják az utolsó gőzmozdonyt.

1960

MÁJUS 29. A MÁV nemzetközi viszonylatban először vezeti be a kötelező vasúti helyfoglalást.

MÁJUS 31. Az MSZMP PB megtárgyalja a közlekedés műszaki színvonaláról szóló előterjesztést.

NOVEMBER 1. Az MSZMP KB Titkársága határozatot hoz a KPM pártbizottságának megalakításáról.

1961

JÚLIUS 22. A kormány gazdasági bizottsága határozatot hoz a KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok centralizált és a megyei közigazgatási rendszerhez igazított átszervezéséről.

1963

MÁJUS 15. A Duna Bizottság kiváltságairól és mentességeiről Budapesten nemzetközi egyezményt írnak alá.

NOVEMBER 14. Kormányhatározat születik a metró építésének folytatásáról.

DECEMBER 7. Az új közlekedés- és postaügyi miniszter: Csanádi György.

DECEMBER 10. Forgalmi torlódás keletkezik Záhonyban. Január közepére Lvov és Csap között 3400 darab, széles nyomtávolságú vagon várakozik a magyar határállomás fogadására.

1964

MÁJUS 27. Magyarország és a Duna Bizottság egyezményt ír alá a bizottság székhelyéről.

JÚLIUS 21. Az MSZMP KB Államgazdasági Bizottsága a KGST-országok vasúti tarifamódosításának kérdésével foglalkozik. Elfogadják a díjszabás 30–40%-os emelését a Magyarországot érintő degressziók alkalmazásával.

1965

MÁRCIUS 1. Szakértői csoport benyújtja az OMFB-nek a Ferihegyi repülőtér távlati fejlesztési tervét.

AUGUSZTUS 9. Aláírják a magyar–jugoszláv kishatárforgalom szabályozásáról szóló egyezményt. Az államhatár mindkét oldalán a határvonaltól 15 km szélességben található települések lakói, ha magyar, illetve jugoszláv állampolgárok, személyi igazolvány felmutatása mellett érvényes, évi kétszeri rendes utazásra jogosító határátlépési engedélyt kaphatnak. Az engedély ötnapos tartózkodásra jogosít.

1966

JANUÁR 1. Létrejön a Hungarocamion.

FEBRUÁR 20. Megszűnik a vízumkötelezettség Magyarország és Jugoszlávia között.

1968

JANUÁR 1. Megalakul a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) a Fővárosi Villamosvasút, a Fővárosi Autóbuszüzem, a Budapesti Helyi Érdekű Vasút és a Fővárosi Hajózási Vállalat összevonásával.

ÁPRILIS 5. A Minisztertanács elfogadja a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság (KNEB) jelentését a személyszállítás helyzetéről. A vállalatok és üzemek nem nyújtanak segítséget ahhoz, hogy a lépcsőzetes munkakezdés bevezetésével csökkenteni lehessen a járművek zsúfoltságát, inkább a személyszállító kapacitás bővítését szorgalmazzák.

OKTÓBER 17. A parlament elfogadja a közlekedéspolitikai koncepciót, amely több mint 2000 km „gyenge forgalmú" mellék- és keskeny nyomtávolságú vasút felszámolását irányozza elő. A közlekedéspolitikai koncepció az MSZMP hosszú távú településfejlesztési koncepciójához igazodik.

OKTÓBER 24. Szovjet–magyar autógyártási együttműködési egyezményt írnak alá.

1969

JANUÁR 1. Hatályba lép az 1968. évi IV. törvény a vasutakról. – A megszüntetett vasúti áru- és személyforgalom közútra terelése esetében követendő díjszabási alapelvek értelmében a megszüntetett vasúti viszonylatokban közlekedő autóbuszok viteldíjai három évig azonosak a vasútéval. – A Merkur átveszi az Autóker Vállalattól a közületek gépkocsiellátását.

JANUÁR 22. Átadják a forgalomnak a szolnoki új rendező és fogadópályaudvart. A beruházás értéke kétmilliárd forint

JANUÁR 23. A Minisztertanács elfogadja Budapest és a nyugati országhatár közötti 1. számú főútvonal regionális rendezési tervét.

MÁRCIUS 15. Ferihegyre leszállt az utolsó belföldi járat Il–14-es gépe, mely Debrecenből érkezett Ferihegyre.

ÁPRILIS 25. Közületi szerv külön engedély nélkül árufuvarozást is végezhet. Közület személyautó és motorkerékpár kivételével más gépjárművet csak vásárlási engedéllyel rendelkező magánszemélynek adhat el.

JÚLIUS 1. Részletesen szabályozzák a közületi szervek gépkocsinormáit. A járási hivatalok kettő, a Fővárosi Tanács főosztályonként egy gépkocsit birtokolhat. A minisztereknek két autó jár. Állami költségvetési szerv gépkocsiállományának növeléséhez az illetékes miniszter engedélye szükséges. Közület csak szocialista gyártmányú gépkocsit szerezhet be, magánszemélytől autót nem vásárolhat. – A BKV áttér a kalauz nélküli közlekedésre.

1970

ÁPRILIS 2. A felszabadulás 25. évfordulója alkalmából megnyílik a budapesti metró első szakasza az Örs vezér tér és a Deák tér között. A 6,5 km-es vonal építése négymilliárd Ft-ba került. – Átadják a Baross téri aluljárót. – A metró megnyitásával elkezdődik a metróval párhuzamos autóbusz-közlekedés fokozatos megszüntetése. Az autóbusz a metróra ráhordó szerepkört kap.

AUGUSZTUS 6. Első útjára indul a 4200 tonnás Duna nevű tengerjáró hajó, Rotterdamból Velencébe szállít árut.

OKTÓBER 27. A kormány elrendeli a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítását.

DECEMBER 19. Elkészül a Debrecen–Nyíregyháza közötti 49 km hosszú vasúti

pálya villamosítása. Ezzel Hegyeshalomtól Záhonyig villamosított vasút szeli át az országot.

1971

FEBRUÁR 1. Módosul a KRESZ. Közúti balesetnél minden érintett jármű vezetője köteles megállni. Ha a baleset csupán dologi kárt okozott és a kár nem haladja meg a 15 ezer Ft-ot, a rendőrhatóságot csak akkor kell értesíteni, ha azt az érdekeltek egyike kívánja.

FEBRUÁR 10. Budapesten bemutatják az első négy Zsiguli gépkocsit.

MÁRCIUS 11. A kormány határozatot hoz a magyarországi autópálya-hálózat egy részének külföldi kooperációban történő megépítéséről, a pénzügyi ütemezéssel kapcsolatos feladatokról.

MÁJUS 1. Magyarország csatlakozik az Európai Ifjúsági Utazások Díjszabásához, mely jelentős vasúti kedvezményt biztosít a 10–21 év közötti korosztály vasúti utazásaihoz. A csatlakozó vasutak egységes igazolványt rendszeresítenek.

JÚNIUS 4. „A világ eddigi legnagyobb autóbuszexportjáról" szóló szerződést ír alá a Mogürt és a moszkvai Avto-export. 1972-ben a szovjetek 3610 autóbuszt vesznek át, az Ikarus éves termelésének felét.

JÚNIUS 15. Magyarországon is megkezdődik a Zsiguli személygépkocsik árusítása.

JÚNIUS 19. Megérkezik az első magyar Tu–134A típusú gép Ferihegyre.

JÚLIUS 1. Átadják a forgalomnak az M7-es Balatonaliga–Zamárdi közötti szakaszát.

1972

FEBRUÁR 10. Új személygépkocsik vásárlásánál előlegként a vételár 30%-át kell befizetni.

MÁRCIUS 7. Az MSZMP PB határozatot hoz a közületi személyautók használatáról. Lehetőséget kell teremteni, hogy a közületi személygépkocsik használatára jogosultak anyagi ösztönzésük mellett önként lemondjanak a közületi autók háztól házig és magáncélú igénybevételéről. A közületi személygépkocsi-használat csökkentésével, illetve megszüntetésével érintett vezetők személyautó-vásárlását (hitel, autó soron kívüli biztosítása) elő kell segíteni.

MÁJUS 24. Felavatják a Komárom–Komarno között kiépített villamos felsővezeték-hálózatot. Ez a beruházás teszi lehetővé, hogy Csehszlovákia NDK-beli határától Magyarország szovjet határáig villamosított vasútvonalon közlekedjenek a szerelvények.

NOVEMBER 2. Kormányrendelet szabályozza a magánszemélyek gépjárműhasználatát. A cél: megakadályozni, hogy a gépkocsival ügyeskedők kevés munkával irreális jövedelmeket szerezzenek. Magánszemély személygépkocsin, motorkerékpáron és 500 kg-nál nagyobb teherbírású pótkocsin kívül más járművet nem vásárolhat, nem üzemeltethet. Magánszemély sem személyt, sem árut nem fuvarozhat. A fuvarozás, személyszállítás állami-közületi feladat. – A kormány határozatot hoz az ország tehergépjármű-állományának rekonstrukciójáról.

DECEMBER 21. A Minisztertanács módosítja a közútijármű-programot. A dömper-, teherautó- és traktorgyártás helyett az autóbusz és hátsó futóművek gyártására kell áttérni.

DECEMBER 22. Megnyílik a metró Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakasza.

1973

JÚNIUS 10. Átadják a Déli pályaudvar új utasforgalmi csarnokát.

JÚLIUS 27. Megalakul az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács.

AUGUSZTUS 3. A kormány megtárgyalja Budapest, Miskolc, Debrecen, Győr, Pécs és Szeged tömegközlekedési helyzetét és fejlesztési lehetőségeit. Debrecenben és Szegeden a villamosvasutat fogják korszerűsíteni, Miskolcon az autóbusz-állományt bővítik.

NOVEMBER 5. Ünnepélyesen átadják Moszkvában a húszezredik Ikarus autóbuszt.

DECEMBER 6. A Minisztertanács elfogadja az észak–déli metró 2. szakaszának beruházásáról szóló előterjesztést. A terv a Kőbánya-Kispest–Élmunkás tér közötti szakasszal foglalkozik.

DECEMBER 14. Megalakul a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács.

1974

JANUÁR 1. Hatályba lép az 1973. évi 6. törvényerejű rendelet a hajózásról.

ÁPRILIS 27. Rödönyi Károly államtitkár vezeti a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumot.

JÚNIUS 21. Az új közlekedési és postaügyi miniszter Rödönyi Károly.

OKTÓBER 16. A Minisztertanács határozatot hoz az őszi mezőgazdasági munkák sikeres elvégzéséhez szükséges intézkedésekről. A közlekedési miniszter „a mezőgazdaság és az élelmiszeripar belföldi exportszállításaihoz – mindenekelőtt a Szovjetunióba irányuló szállításokhoz, valamint a búzaexport meggyorsításához nyújtson maximális segítséget és biztosítson az említett szállításoknak elsőbbséget".

DECEMBER 6. A KNEB beszámol a Minisztertanácsnak a tanácsi kezelésben lévő utak korszerűsítésére és fenntartására fordított eszközök felhasználásáról. A tanácsok meglehetősen gyakran az útkorszerűsítésekről objektív forgalomszámlálás, élő útkataszterek nélkül döntenek.

DECEMBER 28. Módosítják a szabálysértésekről szóló rendeletet. A jogtalan bérfuvarozás tízezer forint pénzbírsággal sújtható.

AZ ÉV FOLYAMÁN Magyarország 3209 lakott településéről 3146 helység menetrend szerinti autóbuszjáratokkal megközelíthető.

1975

JÚNIUS 11. A Merkur átadja a százezredik Trabantot vevőjének.

JÚLIUS 3. Az M7-es autópálya Székesfehérvár–Balatonvilágos közötti szakaszának átadásával gyorsforgalmi összeköttetés létesül a főváros és a Balaton között.

AUGUSZTUS 4. 20%-kal emelkedik az üzemanyagok ára.
SZEPTEMBER 30. Bejrút közelében lelövik a Malév utasszállító repülőgépét. Hatvan halott.
DECEMBER 15. A Minisztertanács elfogadja a fővárosi villamosvasutak tízéves rekonstrukciós programját.

1976

JANUÁR 2. A kormány megtárgyalja a közúti járműgyártás fejlesztési céljairól szóló jelentést. A járműgyártás továbbra is exportorientált. A termékek 85%-át szocialista országokba szállítják.
JANUÁR 29. A kormány jóváhagyja az észak–déli metró kivitelezésének meggyorsítására vonatkozó tervet. Ennek értelmében 1978-ban elkezdődik a Dél-Buda–Rákospalota közötti metróvonal építése. A kormány elfogadja az 1985-ig szóló metróépítési tervet.
FEBRUÁR 17. Hatályba lép a járművek várakozásáért szedhető díjakról szóló rendelet. Magánszemély részére parkolási díj szedésére engedély nem adható.
FEBRUÁR 20. Magyarország és Ausztria 2007-ig meghosszabbítja a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) működésére vonatkozó koncessziót. A GYSEV Rt.-nek kétharmad részben Magyarország, egyharmad részben Ausztria a tulajdonosa.
OKTÓBER 29. Az új közlekedés- és postaügyi miniszter: Pullai Árpád.
DECEMBER 31. Átadják a metró Nagyvárad tér–Deák tér közötti szakaszát. A metrószakasz építése ötmilliárd forintba került.

1977

JANUÁR 27. A kormány beszámolót hallgat meg a Dél-Buda–Rákospalota metró építésének, a csepeli gyorsvasút Kálvin térre történő bevezetésének előkészületeiről.
MÁRCIUS 4. Elkészül a százezredik autóbusz az Ikarusban.
MÁRCIUS 5. A MÁV ötmillió rubel hitelt vesz fel a Nemzetközi Beruházási Banktól a Budapest–Kelebia közötti vasúti vonal villamosítására és korszerűsítésére.
MÁJUS 27–28. Magyar–jugoszláv tárgyalások az M7-es autópálya, illetve az E7-es nemzetközi főútvonal Nagykanizsa–Varasd közötti szakaszának megépítéséről.
JÚNIUS 16. A Minisztertanács tudomásul veszi Budapest és öt kiemelt nagyváros tömegközlekedési helyzetéről szóló beszámolót. Pécs kivételével nem használják ki a lépcsőzetes munkakezdésben rejlő lehetőségeket. A BKV villamoskocsi-rekonstrukciója 1985-re fejeződik be.
SZEPTEMBER 1. Tíz ország (Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Görögország, Jugoszlávia, Magyarország, Lengyelország, Olaszország, Románia és Törökország) egyezményt ír alá egy nagy teljesítményű autópálya-hálózat (Transzeurópai Észak–Déli Autópálya, TEM) kiépítéséről. A TEM 10 879 km-es tervezett hálózata egy Gdańsk–Ankara közötti gerincvonalból és kelet–nyugat irányú bővítésekből áll. A TEM-projektet az 1990-es évek elején a szocialista országokban végbement rendszerváltozás és a kereskedelmi kapcsolatok átrendeződése következtében újragondolták.
OKTÓBER 28. Felavatják a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát.

1978

ÁPRILIS 15. A Merkur és az Állami Biztosító megállapodást ír alá a gépjárműfelelősség- és casco biztosítás alapján rendezett károknál a soron kívüli kiutalásokról. Erre csak akkor kerülhet sor, ha a gépjárművet három évnél nem régebben, új állapotban hozták forgalomba, és a kárcselekmény az autó eredeti tulajdonosait érinti.
MÁJUS 19. Budapesten megalakul az Interlighter bolgár, csehszlovák, magyar és szovjet nemzetközi hajózási vállalat. A vállalat a tagországok egymás közötti és más országok külkereskedelmi áruinak folyami-tengeri fuvarozását vállalja. Székhelye: Budapest. Az alapítók kétszáz 1100 tonnás bárkát adnak a közös hajóparkba. A bárkákat a Dunán a tagországok hajói továbbítják, a tengeri szállításhoz két szovjet bárkaszállító hajót bérelnek. A vállalat először 1978. december 10-én végez fuvarozást.
JÚLIUS 19. Prága helyett Budapest a Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetségének új székhelye. A szövetségnek 53 országban 18 millió tagja van.
AUGUSZTUS 21. Átadják a Szovjetunió részére készített ötvenezredik autóbuszt.
SZEPTEMBER 21. A kormány elfogadja a közlekedéspolitikai koncepció végrehajtásáról és továbbfejlesztéséről szóló jelentést.
OKTÓBER 16. Átadják a forgalomnak az M3-as autópálya első, 23,5 km hosszú szakaszát Budapest és Gödöllő között. A szakasz négy év alatt, mintegy 1,3 milliárd forintos költséggel készült el.

1979

JANUÁR 2. Az MSZMP KB Titkársága tudomásul veszi, hogy a soron kívüli személygépkocsi-vásárlásnál fizetendő 10%-os felárat a közületi célra használt magángépkocsik esetében a munkaadó és munkavállaló – megállapodás alapján – közösen fedezi.
JANUÁR 20. Új személygépkocsik vásárlásánál előlegként a vételár 50%-át be kell fizetni. Új személyautót három évig csak kijelölt gazdálkodó szervezetnek lehet eladni. Aki az 50%-os gépkocsi-vásárlási előleget nem vállalja, azzal felbontják a szerződést. Az intézkedést a spekuláció visszaszorításával, a jogtalan jövedelemszerzés megakadályozásával indokolják.
MÁRCIUS 1. Külföldre utazó magyar állampolgárok összesen 200 Ft-ot vihetnek magukkal kis címletekben.
JÚNIUS 11. Emelkedik egyes motorbenzinfajták fogyasztói ára. A 86-os normál 6,4 helyett 7,7, a 92-es 8 helyett 9,6 forintba kerül.
JÚLIUS 20. A MÁV a Nemzetközi Beruházási Banktól négymillió transzferábilis rubel hitelt vesz fel a Cegléd–Kiskunhalas közötti vasútvonal villamosítására.
JÚLIUS 28. Engedélyezik a soron kívüli autóvásárlást (10% felárral). Ha egy közület véglegesen csökkenti személygépkocsi-állományát, soron kívüli gép-

kocsivásárlásra kijelölheti két olyan dolgozóját, akinek munkaköre a személygépkocsi rendszeres használatát szükségessé teszi.

1980

MÁRCIUS 6. A MÁV általános árufelvételi korlátozást vezet be. Csak meghatározott mennyiségű magyar árut és a Szovjetunión keresztül menő tranzitszállítmányt tud fogadni a vasút a záhonyi határállomás korlátozott átbocsátóképessége miatt.

SZEPTEMBER 1. Az Állami Biztosító új casco biztosítást vezet be. Díja átlagosan 40%-kal magasabb a réginél. Az intézkedést azzal indokolják, hogy Magyarországon 503 ezer gépjárműnek van casco biztosítása, a kifizetett kártérítések összegét már nem fedezik a befizetések a biztosítási forma változatlan fenntartása mellett.

SZEPTEMBER 30. Lejár a motorolaj- és motorbenzin-utalványok felhasználási ideje. Október 1-jétől közületek is készpénzért vásárolhatnak.

OKTÓBER 13. Közületi vezető általános célú személygépkocsiknál max. 3000 km magáncélú használatot is engedélyezhet. Ez az úgynevezett szociális kilométerkeret.

OKTÓBER 15. Budapesten átadják a kétszázezredik Trabantot.

1982

JANUÁR 1. Engedélyezik a magántaxizást.

JÚLIUS 1. Megszűnik a gépjárművek kötelező felelősségbiztosításának rendszere.

DECEMBER 4. Egyes motorbenzinek ára 20%-kal emelkedik. (A 86-os 18,50, a 92-es 20, a 98-as 21,5 Ft/liter.)

1983

JANUÁR 1. A nyugdíjasok által évi nyolc alkalommal igénybe vehető 50%-os vasúti menetjegykedvezmény kiterjed az autóbuszra is. A közalkalmazottak 50%-os menetkedvezménye 33%-ra csökken. Megszűnik a vasúti menettérti kedvezmény, a 33%-os hétvégi, balatoni, velencei-tavi üdülőhelyi kedvezmény, a sportolók és természetjárók kedvezménye. – Az 1500 köbcentinél nagyobb hengerűrtartalmú benzinüzemű személygépkocsik adója 30–60%-kal nő.

JANUÁR 25. Átlagosan 10,2%-kal emelkedik a szocialista országokból behozott személyautók fogyasztói ára.

JÚLIUS 1. Átszervezik a Közlekedési- és Postaügyi Minisztériumot. A tárca új neve: Közlekedési Minisztérium. A közlekedési miniszter Pullai Árpád. – Megalakul a Közlekedési Főfelügyelet. A polgári repüléssel kapcsolatos összes hatósági ügyben első fokon a Légügyi Igazgatóság jár el.

JÚLIUS 15. A KOMPLEX Külkereskedelmi Vállalat szerződést köt négy osztrák vállalattal a Ferihegy II. repülőtér felépítésére. A vállalási összeg 654 millió schilling (ATS).

1984

JÚNIUS 2. A MÁV leállítja az utolsó menetrend szerinti gőzvontatású személyvonat közlekedését. A teherforgalomban a gőzvontatás 1987-ben szűnik meg.

JÚNIUS 27. Az új közlekedési miniszter: Urbán Lajos.

JÚLIUS 1. A MÁV önálló vállalattá alakul át. A MÁV Vezérigazgatósága ezentúl nem a Közlekedési Minisztérium vasúti főosztálya. Csökken a MÁV hatósági jogköre.

NOVEMBER 8. A Minisztertanács a személyszállító szolgáltatások színvonalával foglalkozik. Több mint 200 településen van helyi közlekedés, kiterjedt hálózat 37-ben. A lakosság több mint 80%-a belterületen 300 méteren, külterületen 500 méteren belül eléri valamelyik közlekedési eszköz megállóhelyét. Vidéken 960 Volán- és 1500 magántaxi működik.

1985

MÁRCIUS 20. Hatályba lép a közlekedési miniszter feladatairól és hatásköréről szóló minisztertanácsi határozat.

ÁPRILIS 10. Átadják a százezredik Ikarus buszt Moszkvában.

ÁPRILIS 28. A Minisztertanács a városi tömegközlekedés legnagyobb gondjának a fokozódó munkaerőhiányt tartja. Budapesten a járművezetőknek havi 40, egyes vidéki városokban 15–25 túlórát kell dolgozniuk.

JÚLIUS 31. Nyilvánosságra hozzák a KNEB autóalkatrész-ellátásról szóló jelentésének részleteit. A szervizek a munkák 15%-át csak akkor tudják elvégezni, ha az autótulajdonos maga szerzi be a szükséges alkatrészt. 1984-ben ötszáz kisiparos csaknem százmillió forint értékű pótalkatrészt állított elő.

NOVEMBER 1. Átadják a Ferihegy II. új utasforgalmi épületét.

1986

NOVEMBER 27. A kormányszóvivő bejelenti: az ezredfordulóig két és fél milliósra kell növelni a hazai személygépkocsi-állományt.

1987

JANUÁR 1. Hatályba lép a levegő tisztaságának védelméről szóló minisztertanácsi rendelet. A közlekedési hatóság a veszélyeztetett körzetben ideiglenesen korlátozhatja vagy megtilthatja a járművek közlekedését.

1988

JANUÁR 1. Alapvető állampolgári jog a külföldre utazás. A magyar útlevél a világ összes országába többszöri utazásra jogosít. – Nyugdíjasok a vasút és a Volán járatain évente 16 alkalommal 50%-os utazási kedvezményben részesülnek.

JANUÁR 15. Magyar–NSZK belvízi, hajózási megállapodást írnak alá, mely szabályozza a Duna–Majna–Rajna-csatornán való közlekedést is.
ÁPRILIS 21. Az 1988. évi I. törvény szabályozza a magánszemélyek gépjárműhasználatának kérdéseit.
MÁJUS 29. Budapest és Bécs között forgalomba áll az első EuroCity vonat, a Lehár EC.
AUGUSZTUS 11. Felfüggesztik a lakossági sorszámon kívüli személygépkocsik kiadását. 1987-ben a szocialista országokból importált személyautók mintegy 25%-át soron kívül értékesítették.
NOVEMBER 18. Szövetséggé alakul a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete.
DECEMBER 31. Átnevezik a Közlekedési Minisztériumot. A tárca új neve: Közlekedési, Hírközlési és Építési Minisztérium. Az új miniszter: Derzsi András.

1989

JANUÁR 1. Minden vállalat annyi és olyan gépkocsit üzemeltethet, amennyit és amilyet akar. – Érvényét veszti az a rendelkezés, amely korlátozta a magánszemélyek által üzemben tartható járművek fajtáit, teherbírását, darabszámát.
ÁPRILIS 10. Megalakul a Közlekedési Dolgozók Demokratikus Szakszervezete.
ÁPRILIS 30. A Minisztertanács meghatározza a közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter feladatait és hatáskörét.
JÚNIUS 1. A 70. életévüket betöltött magyar állampolgárok ingyen utazhatnak a MÁV, a Volán, a GYSEV és a BKV helyiérdekű vonalain. – A közalkalmazottak vasúti menetjegykedvezménye 33%-ról 50%-ra nő. – Átlagosan 10%-kal emelkednek a repülőjegyárak.
JÚNIUS 5. A Minisztertanács dönt az Útalap létesítéséről, amelyet az országos közutak fejlesztésére, fenntartására és üzemeltetésére kell fordítani.
OKTÓBER 6. A MÁV-nál hatályon kívül helyezik az „elvtárs" megszólítás kötelező alkalmazásáról szóló utasítást.
NOVEMBER 25. Megalakul a Közúti Közlekedési Szakszervezet.
AZ ÉV FOLYAMÁN Magyarország megfigyelőként bekapcsolódik Európa egyik legjelentősebb, az összeurópai közlekedéspolitika alakítására és megvalósítására legnagyobb hatást gyakorló közlekedési nemzetközi szervezetének (a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája – CEMT) munkájába.

VÁLOGATOTT SZAKIRODALOM

A közlekedésügy legfontosabb könyvtárai Budapesten találhatók. A Közlekedési Múzeum könyvtárában (Budapest, Városligeti krt. 11.) szabadpolcon tartják nemcsak a korszak fontos szakfolyóiratait (*Városi Közlekedés, Közlekedéstudományi Szemle, Közlekedési Közlöny*), hanem az egykor oly népszerű *Autó-Motor*t is. A Közlekedéstudományi Intézet Kht. szakkönyvtárának (Budapest, Thán Károly u. 3–5.) jelentős az idegen nyelvű állománya, illetve itt őrzik a kéziratos kutatási jelentéseket, kandidátusi disszertációkat is. A MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár (Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60.) gyűjteménye ugyan a vasúttechnika, vasút-üzemeltetés témáiban a leggazdagabb, de nagy segítséget jelent, hogy szabadpolcon egymás mellett őrzik a vasút-statisztikai kiadványokat, évkönyveket. Mindhárom könyvtár katalógusához az interneten is hozzá lehet férni. Az Elektronikus Periodika Archívumban (http://epa.oszk.hu), illetve a Közlekedéstudományi Egyesület honlapján (www.kte.mtesz.hu) 2004-től online is olvasható a *Közlekedéstudományi Szemle*.

I. BIBLIOGRÁFIÁK, REPERTÓRIUMOK

Boros Pál: *A közlekedéspolitikával kapcsolatos magyarországi és nemzetközi szakirodalom jegyzéke 1975–1978.* KÖTUKI, Budapest, 1979.
Boros Pál: *A közúti műtárgyakra vonatkozó szakirodalom válogatott bibliográfiája a kezdetektől 2002. június 30-ig.* KTI Rt., Budapest, 2002.
Czére Béla–Vásárhelyi Boldizsár: *A közlekedés magyar nyelvű szakirodalma 1945–1958. 1–3. kötet.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1952–1960.

II. ADATTÁRAK, KRONOLÓGIÁK, STATISZTIKÁK

Farkas Szilveszter–Petőcz Mária: *Útügyi kronológia.* ÁKMI Kht., Budapest, 2003.
A Fővárosi Autóbuszüzem statisztikai évkönyve, 1949-től 1958-ig. Összeáll. Fővárosi Autóbuszüzem Terv és Statisztikai Osztálya. Fővárosi Nyomda Rt., Budapest, 1960.
Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000.* História Könyvtár. MTA TTI, Budapest, 2001.
Hajdi Györgyné–Hörcsöki Sándor: *A közlekedés fontosabb teljesítmény-adatai és mutatói 1951–1972.* KÖTUKI, Budapest, 1973.
Kádas Kálmán: *A közlekedésstatisztika módszerei.* Tankönyvkiadó, Budapest, 1974.
Komjáti Zoltán–Mudruczkó György: *Közlekedésstatisztika 1–2.* Tankönyvkiadó, Budapest, 1968.

A közlekedésügy fejlődése 1966. KSH, Budapest, 1967.
Közlekedési adatok, 1981–1989. KHM, Budapest, 1990.
Közlekedési adatok, 1988–1997. KHVM, Budapest, 1998.
Malév-kronológia. www.malev.hu.
Magyar hajózási statisztikai kézikönyv 1945–1968. Szerk. Fekete György. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1971.
A magyar vasút krónikája a 20. században. Szerk. Mezei István. MÁV Zrt., Budapest, 2006.
Vasúti statisztika. Összeáll. Halász Tibor. Közlekedési Kiadó, Budapest, 1954.

III. KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A magyar közlekedéspolitika koncepciója. KPM, Budapest, 1968.
Czére Béla: Közlekedéspolitikai koncepció 1968. In: *Vasúthistória évkönyv 1994.* Budapest, 2004.
Csanádi György: *Közlekedéspolitika.* Tankönyvkiadó, Budapest, 1970.
Development Trends of Transport in Hungary. Közlekedési és Hírközlési Minisztérium, Budapest, 1990.
Fleischer Tamás: A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1995. 11.
Közlekedéspolitika, közlekedés-gazdaságtan. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1986.
Major Iván: *Közlekedés a tervgazdaságban.* 1–2 kötet. Kandidátusi értekezés, 1981.
Major Iván: *Közlekedés és gazdaság.* Magvető, Budapest, 1984.
Palotás Zoltán: *A korszerű közlekedési munkamegosztás alapjai.* KÖZDOK, Budapest, 1959.
Tőzsér István: *Elemző adatok és számítások a közlekedéspolitika továbbfejlesztéséhez és a közlekedés hosszú távú tervezésének megalapozásához.* I. rész. Nemzetközi összehasonlító adatok. KÖTUKI, Budapest, 1977.
Urbán Lajos: *A magyar közlekedés helyzete és fejlesztési irányai.* Közlekedési Minisztérium, Budapest, 1988.

IV. A KÖZLEKEDÉS HELYZETE, ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

A népgazdaság és a közlekedés fejlődése közötti kölcsönhatások. Közlekedési Szakbizottság tanulmánya. KÖZDOK, Budapest, 1968.
A népgazdaság közlekedési infrastruktúrájának színvonala és összefüggése a társadalmi, műszaki, gazdasági fejlődéssel. OMFB, Budapest, 1987.
Az árufuvarozás kézikönyve. Szerk. Czére Béla. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1957.
Barna Gyula: *A magyar járműgyártás és közlekedés kapcsolatának néhány kérdése.* Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1964.
Belcsik József: *A közlekedés és hírközlés energiagazdálkodásának időszerű kérdései.* KÖZDOK, Budapest, 1978.
Csejtei Istvánné: *A közlekedés fejlettsége a társadalmi, gazdasági fejlődés különböző szintjein.* Kutatási jelentés. KTI, Budapest, 1984.

Csejteiné Oláh Ildikó: *A magyar vasúti és közúti közlekedés nemzetközi összehasonlításban.* Kandidátusi értekezés. Transinnov, Budapest, 1985.
Eperjesi László: Magyarország közlekedési problémái és a párizsi békeszerződés. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII.* Közlekedési Múzeum, Budapest, 2003.
Erdősi Ferenc: *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza.* Dialóg Campus, Pécs, 2005.
Ertl István–Haubrich Ferenc: *A közlekedési munkamegosztás 1960-tól az ezredfordulóig.* UVATERV Gazdasági Műszaki Elemző Osztály, Budapest, 1976.
Hegedűs Gyula: *Közlekedésgazdaság, közlekedéspolitika.* Novadat, Győr, 1995.
Közlekedésünk az ezredfordulón. Szerk. Czére Béla. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975.
Magyarország közlekedésügye 1947. Szerk. Duzs János. Magyar Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, Budapest, 1947.
Major Iván: A közlekedés elhanyagolásának mechanizmusai. *Valóság,* 1982. 4.
Major Iván: Szállítási feszültségek és a szállítási piac működése. *Közgazdasági Szemle,* 1983. 4.
Tóth László: *Közlekedésünk európai mértékkel.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1988.
Vásárhelyi Boldizsár: *A közlekedéstudomány időszerű kérdései.* Felsőoktatási Jegyzetellátó Vállalat, Budapest, 1959.
Vásárhelyi Boldizsár: *Közlekedésügy.* Tankönyvkiadó, Budapest, 1959.

V. UTAK, KÖZÚTI SZÁLLÍTÁS ÉS GÉPJÁRMŰFORGALOM

Antal István: *A tanácsi közúthálózat értékbecslése.* KTI, Budapest, 1982.
Az autópályák tervezése és építése. Szerk. Soltész Béla. KÖZDOK, Budapest, 1975.
Fleischer Tamás: A magyarországi közúti szállítási tér. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1992. 201–208.
Frisnyák Zsuzsa: A közúti közlekedés az 1950-es években. In: *Közlekedési Múzeum Évkönyve XII.* Közlekedési Múzeum, Budapest, 2001.
Jánoshegyi Ferenc: A magyarországi autópálya-hálózat hatékonyságának elemzése. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1978. 11.
Kalocsai Péter: Az államilag szervezett közhasználatú autóközlekedés kezdetei Vas megyében 1949 és 1957 között. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények,* 1999.
Kubányi–Tőzsér–Veroszta: A nemzetközi közúti közlekedés helyzete és fejlődésének tendenciái Magyarországon. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1978. 12.
Magyar közutak. KPM Közúti Főosztály, Budapest, 1974.
A motorizáció hosszú távú fejlesztése és a gyors ütemű fejlődéssel együtt járó ellentmondások időbeni megoldási lehetőségei. OMFB, Budapest, 1974.
Országos közúti forgalomszámlálás 1963. Magyarország állami közútjain az 1963. évben elvégzett forgalomszámlálás statisztikai eredményei. Szerk. Jakab Tibor. Útügyi Kutató Intézet, Budapest, 1965.
Országos közúti forgalomszámlálás 1970. Magyarország állami közútjain az 1970. évben elvégzett forgalomszámlálás statisztikai eredményei. Szerk. Jakab Tibor. KÖZDOK, Budapest, 1972.

A távolsági autóbusz-közlekedés fejlődése és problémái. KSH, Budapest, 1965.
Tőzsér István: *A közúti közlekedéspolitika megalapozó számításai és elemzései.* KPM, Budapest, 1982.
Vörös Attila: *A magyar közúthálózat szerepe a társadalmi és gazdasági életben.* Kutatási jelentés. KTI, Budapest, 1987.

VI. VASÚTI KÖZLEKEDÉS

Erdősi Ferenc: A magyarországi normál nyomtávú vasúthálózat megritkításának következményei. *Területi Statisztika,* 1985. 6.
Horváth Ferenc: A magyar vasút veszteségei a második világháborúban és a rombolások helyreállítása. In: *Vasúthistória évkönyv 1995.* Budapest, 1995.
Ivány Árpád: *Anyaggyűjtemény a magyar közlekedéspolitika tanulmányozásához.* Tankönyvkiadó, Budapest, 1972.
A magyar vasutak 20 éves fejlődése 1944–1964. Szerk. Tőkési Lajos. MÁV Nyomda, Budapest, 1965.
Major Iván: *Szállítási feszültségek Magyarországon a vasúti közlekedés példája alapján.* MTA Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest, 1981.
A MÁV gazdasági szerződései. Összeáll. Tóth János, Jánosi Imre, Tanai Jenő. KÖZDOK, Budapest, 1972.
A MÁV szállítási tevékenységével összefüggő devizabevételek és kiadások alakulása. KSH, Budapest, 1965.
Szocialista vasutat építünk. Vasúti Szakkönyvtár I. Közlekedési Kiadó, Budapest, 1951.
Vasúti lexikon. Főszerk. Urbán Lajos. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.
Vasútüzemi kézikönyv. KÖZDOK, Budapest, 1970.
A vasút újjáépítése. Tanulmányok a magyar államvasút másfél éves helyreállítási munkáiról. Szerk. Gál György. KPM, Budapest, 1946.
A vasutakról szóló törvény. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1970.
A vasúti technika kézikönyve. 1–2. kötet. Szerk. Czére Béla. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1975–1977.
Villányi György: Vasúti járművek restitúciója 1945–1955. In: *Vasúthistória évkönyv 1995.* Budapest, 1995.

VII. VÁROSI KÖZLEKEDÉS

Benkő János–Gáspár József: A fővárosi tömegközlekedés támogatásáról és annak kihatásairól. *Városi Közlekedés,* 1985. 1.
Lehotzky Kálmán: *A városi közúti közlekedés rövid, közép- és hosszú távú fejlesztése.* UVATERV, Budapest, 1976.
Metz István: *A helyi közlekedés kialakításának gazdasági szempontjai.* Felsőoktatási Jegyzetellátó Vállalat, Budapest, 1956.
Nagy Ervin–Szabó Dezső: *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977.
Prakfalvi Endre: A búdapesti „ős-metró”: 1949–1956. *Budapesti Negyed,* 1994. 5.
Városi áruszállítás. Szerk. Nagy Ervin. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1982.

Városi közlekedési kézikönyv. Szerk. Nagy Ervin, Szabó Dezső. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1984.

VIII. VÍZI UTAK, SZÁLLÍTÁS

Bárd István: Új lehetőségek a Duna-tengerhajózás fejlesztésében. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1978. 12.
Bárd István: Az INTERLIGHTER Nemzetközi Hajózási Vállalat. *Vízi-közlekedés,* 1979. 1.
Csákvári István–Szávai Imre: A magyar tengerhajózás fejlesztésének egyes kérdései. *Közlekedési Közlöny,* 1974. 30.
Heinrich Béla: A nemzetközi vízi utak jelenkori státusa és jövőbeni nemzetközi trendjének elemei. *Közlekedési Közlöny,* 1975. 22.
Hűvös Sándor: Hazai kikötőink és rakodóink helyzete és fejlesztése. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1979. 11.
A magyarországi vízi utak kihasználása. KSH, Budapest, 1962.
Rádóczy Tamás: *Országos kikötőfejlesztési program megalapozása.* I. Kutatási jelentés. KTI, Budapest, 1983.
Rádóczy Tamás: *Országos kikötőfejlesztési program megalapozása.* II. A kikötőhálózat fejlesztési koncepciója. Kutatási jelentés. KTI, Budapest, 1984.
Simonovits János: *A kikötőhálózat fejlesztési koncepciója.* Kutatási jelentés. Budapest, Transinnov, 1984.

IX. LÉGI KÖZLEKEDÉS

Bocsev Iván: Légi közlekedésünk fejlesztéséről. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1977. 12.
Janovszky László: A légi közlekedés fejlődése, jelenlegi helyzete és távlatai. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1979. 4.
Vilmos Endre: *Közlekedési üzemtan. Légi közlekedés.* Malév, Budapest, 1971.

X. KÖZLEKEDÉS ÉS TÉRSZERKEZET

Csatári Bálint: A falusi települések térkapcsolatainak néhány jellemző összefüggése. *Alföldi Tanulmányok,* 1987. 11.
Erdősi Ferenc: Közlekedés és vonzáskörzetek. *MTA RKK DTI Közlemények,* 1985.
Erdősi Ferenc: Területi érdek és vasúti közlekedés. *Tér és Társadalom,* 1987. 1.
Erdősi Ferenc: Területi és ágazati érdekek a szocialista közlekedéshálózat alakulásában. *Tér és Társadalom,* 1987. 3.
Erdősi Ferenc: Magyarország közlekedésének területi problémái. *Földrajzi Közlemények,* 1992. 1–2.
Erdősi Ferenc: Az Alföld infrastruktúrájának jellemzői és főbb fejlesztési feladatai. *Tér és Társadalom,* 1993. 3–4.
Szentkláray Ferenc: *A regionális területfejlesztési koncepciók közlekedési kihatásainak vizsgálata.* Kutatási jelentés. ATUKI, Budapest, 1970.

Sztankóczki Zoltán: Az országos településfejlesztési politika közlekedési hálózatfejlesztési igényei. *Közlekedéstudományi Szemle,* 1974. 5.
Tiner Tibor: A falusi lakosság utazási szokásai és tömegközlekedési elvárásai. *Területi Kutatások,* 7.
Tiner Tibor: A személygépkocsi-ellátottság területi különbségeinek alakulása Magyarországon. *Földrajzi Értesítő,* 1993. 1–4.
Tiner Tibor: A gépjármű-közlekedés fejlődési aránytalanságainak negatív hatása a településkörnyezetre. *Közlemények Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutató Intézet,* 1988.

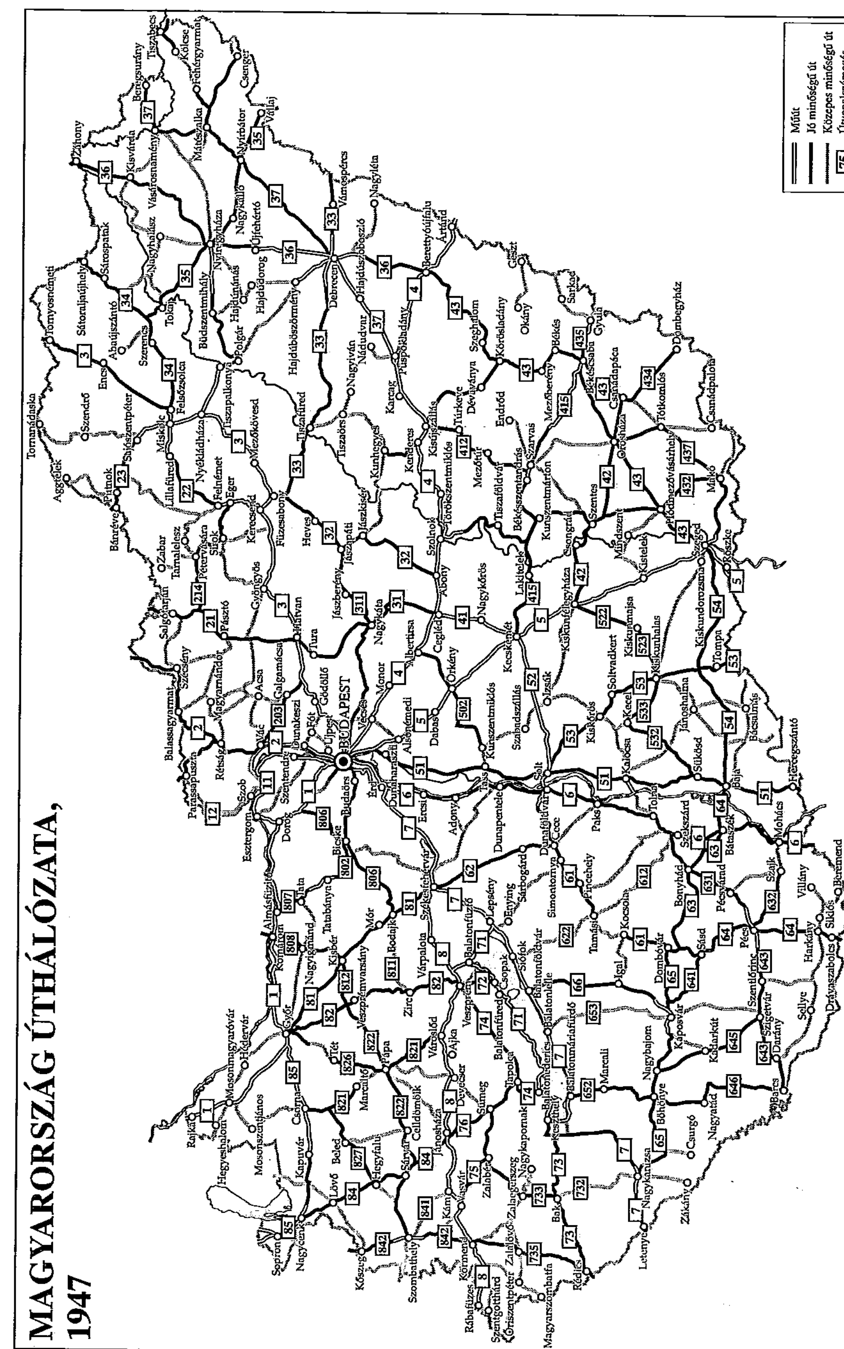
XI. TÁRSADALMI KÉRDÉSEK

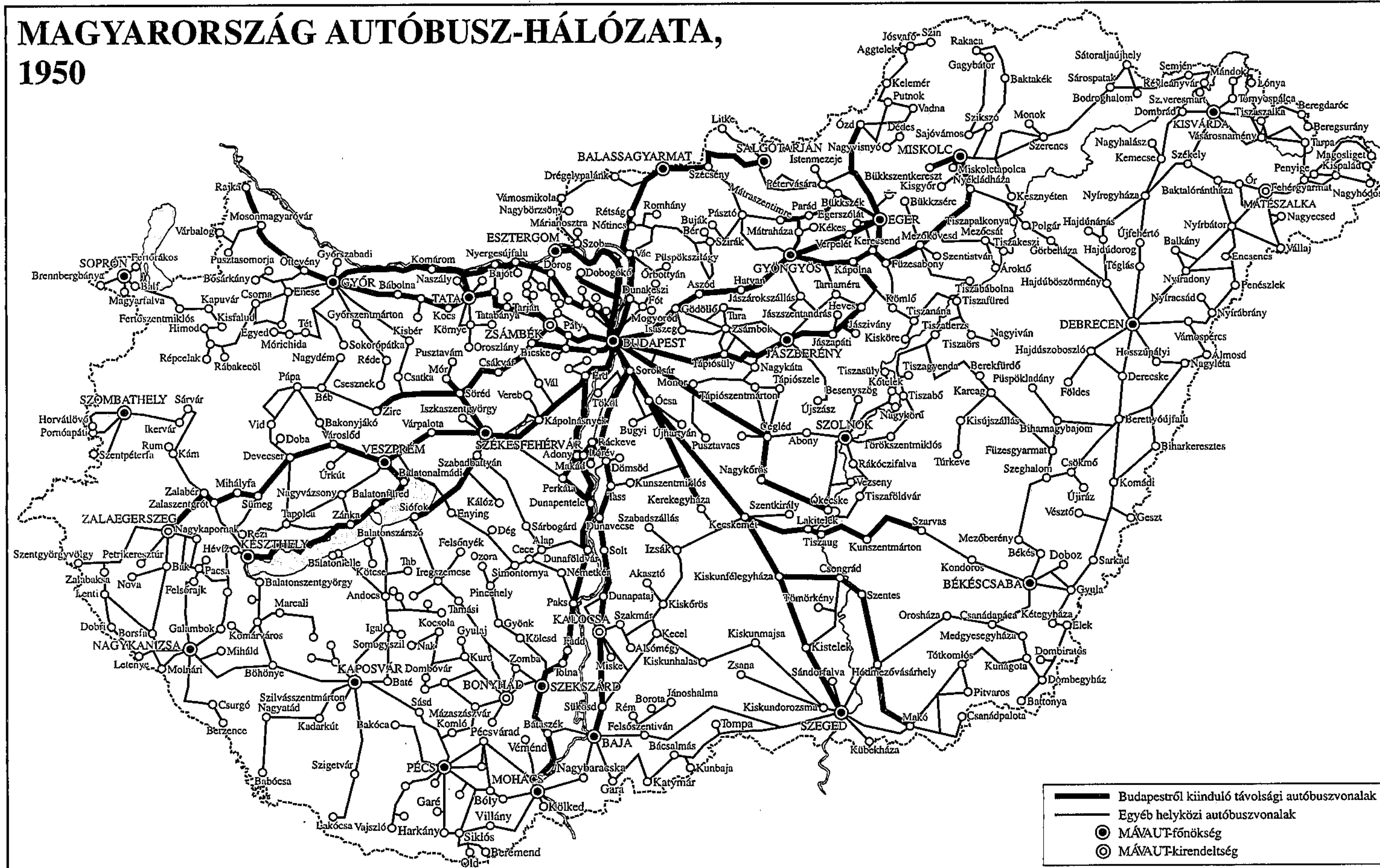
Az aktív keresők és iskolai tanulók napi ingázása és utazási szokásai. Összeáll. Nagy Istvánné. KSH, Budapest, 1988.
Bencsik Péter: Az útlevelek ellenőrzése az országhatáron, 1945–1989. Európa és a magyarság a 18–20. században. Kutatási Füzetek 12. Pécsi Tudományegyetem, Pécs, 2005.
Böhm Antal–Pál László: *Társadalmunk ingázói, az ingázók társadalma.* MSZMP KB Társadalomtudományi Intézete, Budapest, 1985.
Gadanecz Béla–Gadanecz Éva: Adalékok a vasutasok szakszervezetének 1945 utáni történetéhez. In: *Vasúthistória évkönyv, 1996.* Budapest, 1996.
Gadanecz Béla–Gadanecz Éva: *A vasutasok szakszervezeti mozgalmának története. A kezdetektől 1990-ig.* Vasutasok Szakszervezete, Budapest, 1997.
Kapitány Gabriella–Lakatos Miklós: A munkaerő napi mozgása Budapesten és a fővárosi agglomerációban 1970–1990. *Statisztikai Szemle,* 1993. 8–9.
Keszthelyiné Rédei Mária: *Gépkocsi és életmód.* Életszínvonal-füzetek. SKV, Budapest, 1988.
A lakosság üdülési-utazási szokásai és kiadásai. KSH, Budapest, 1987.
Manchin Győző: *A motorizációs folyamat és a társadalmi kapcsolatok közötti kapcsolatok.* Kutatási jelentés. MTA Szociológiai Kutató Intézet, Budapest, 1973.
Monigl János: *A közlekedési szokásjellemzők összefüggése a terület- és településszerkezettel (személyközlekedés).* Kutatási jelentés. KTI, Budapest, 1985.
Szpirulisz Ildikó: *A vasút termelőerőinek fejlődése a szocialista gazdaságban: a MÁV vizsgálata.* MSZMP KB Társadalomtudományi Intézet, Budapest, 1977.

Földrajzinév-mutató

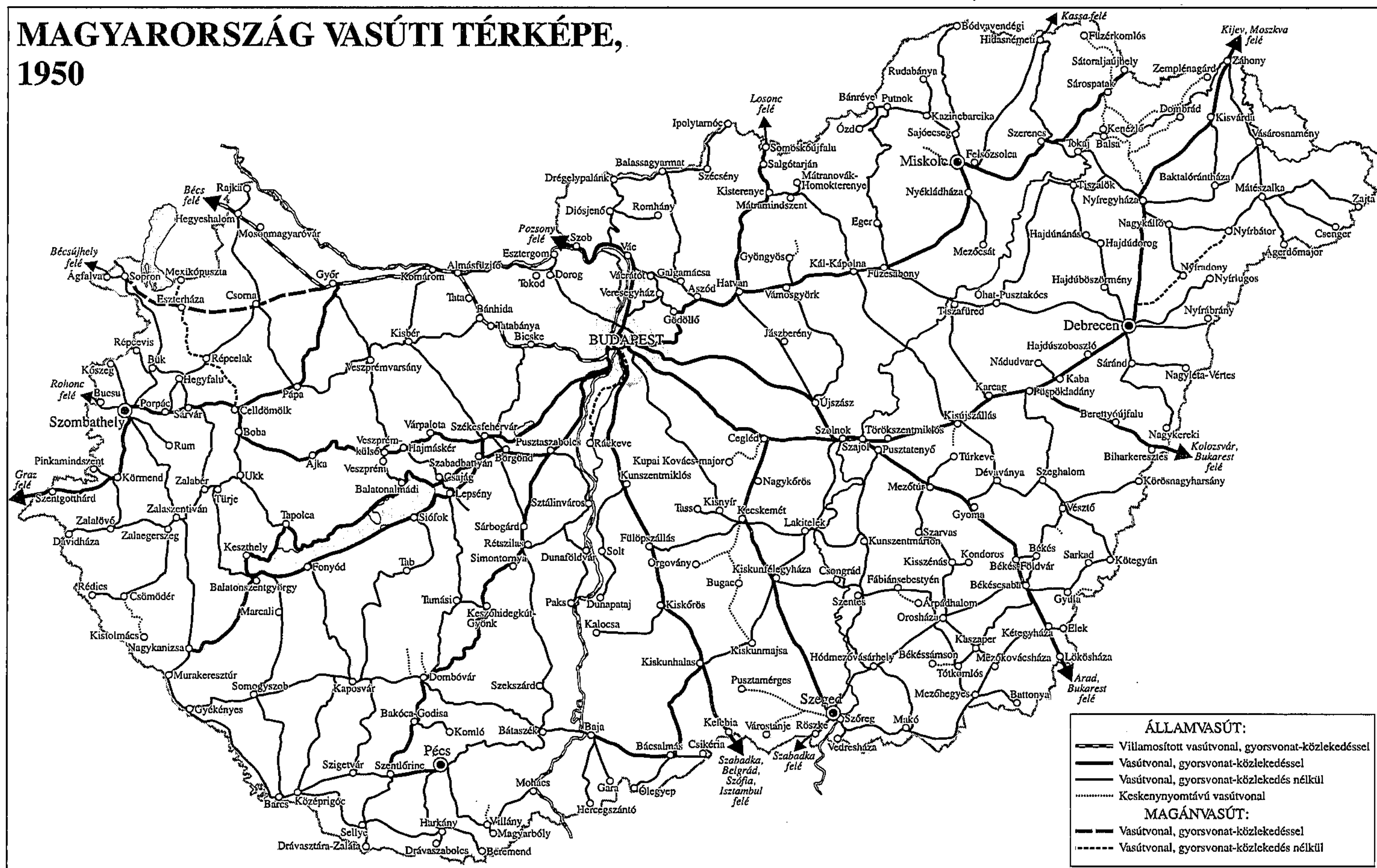
Személynévmutató

Térképmelléklet

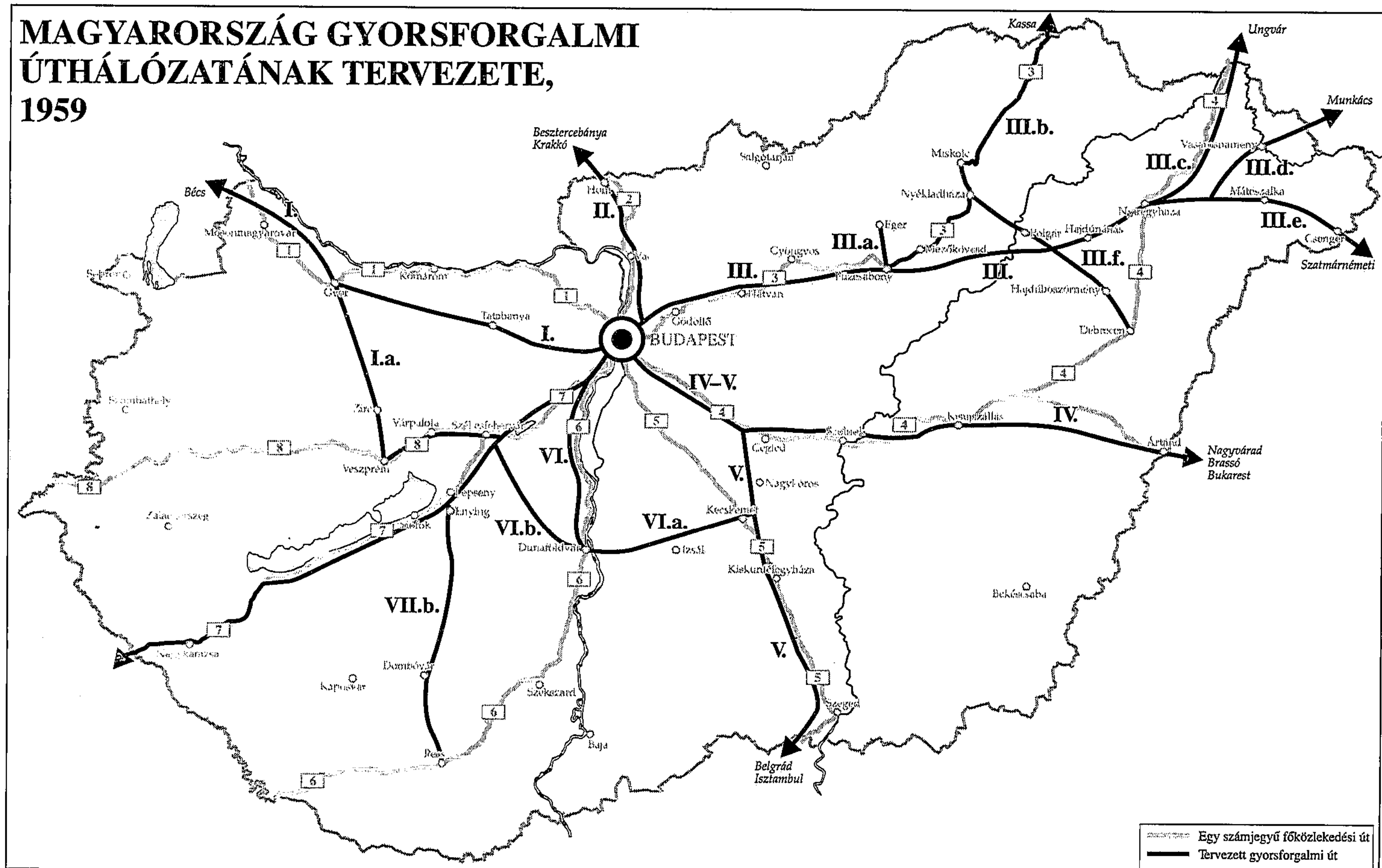



MAGYARORSZÁG AUTÓBUSZ-HÁLÓZATA, 1950
BALASSAGYARMAT
SALGÓTARJÁN
MISKOLC
EGER
ESZTERGOM
GYÖNGYÖS
SOPRON
GYŐR
TATA
BUDAPEST
JÁSZBERÉNY
DEBRECEN
SZOMBATHELY
VESZPRÉM
SZÉKESFEHÉRVÁR
SZOLNOK
ZALAEGERSZEG
KESZTHELY
BÉKÉSCSABA
NAGYKANIZSA
KAPOSVÁR
KALOCSA
SZEKSZÁRD
BONYHÁD
SZEGED
BAJA
PÉCS
MOHÁCS
KISVÁRDA
MÁTÉSZALKA
Budapestről kiinduló távolsági autóbuszvonalak
Egyéb helyközi autóbuszvonalak
MÁVAUT-főnökség
MÁVAUT-kirendeltség


MAGYARORSZÁG NEMZETKÖZI VASÚTI ÖSSZEKÖTTETÉSEI, 1950
A közvetlen budapesti kocsik útvonala
NAGY-BRITANNIA
HOLLANDIA
BELGIUM
LUXEMBURG
NYUGAT-NÉMETORSZÁG
KELET-NÉMETORSZÁG
LENGYELORSZÁG
CSEHSZLOVÁKIA
SZOVJETUNIÓ
FRANCIAORSZÁG
SVÁJC
AUSZTRIA
MAGYARORSZÁG
ROMÁNIA
JUGOSZLÁVIA
BULGÁRIA
OLASZORSZÁG
SPANYOLORSZÁG
ALBÁNIA
GÖRÖGORSZÁG
TÖRÖKORSZÁG
SVÉDORSZÁG STOCKHOLM HELSINKI felé
MOSZKVA felé
Trelleborg
DÁNIA
Szmolenszk
Orsa
Boriszov
MINSZK
Brjanszk
Baranovicsi
Gdynia
Gdańsk
Szczecin
Bydgoszcz
BERLIN
Poznań
Frankfurt a. d. Oder
VARSÓ
Breszt
Korosztyeny
Rovno
Dubno
KIJEV
Sepetovka
Wrocław
Częstochowa
Katowice
Lvov
Stryj
PRÁGA
Bohumin
Brno
Zsolna
Poprád
Kassa
Hidasnémeti
Csap
Munkács
Záhony
PÁRIZS
Châlons-sur-Marne
Bar-le-Duc
Nancy
Troyes
Chaumont
Karlsruhe
Stuttgart
Strasbourg
Kehl
Ulm
Augsburg
MÜNCHEN
Linz
BÉCS
Pozsony
Galánta
Párkány
Szob
Amstetten
Hegyeshalom
Mulhouse
Belfort
Bázel
Zürich
Feldkirch
Salzburg
Bischofshofen
Innsbruck
BUDAPEST
Biharkeresztes
Kolozsvár
Nagyvárad
Tövis
Lőkösháza
Kelebia
Szabadka
Arad
Brassó
Ploiești
BUKAREST
Újvidék
BELGRÁD
Giurgiu
Rusze
Pleven
Niš
Caribrod
Dragoman
SZÓFIA
Plovdiv
Szvilengrad
Edirne
ISZTAMBUL
Északi-tenger
Balti-tenger
La Manche
Ligur-tenger
Adriai-tenger
Földközi-tenger
Tirréni-tenger
Fekete-tenger
Korzika
Szardínia

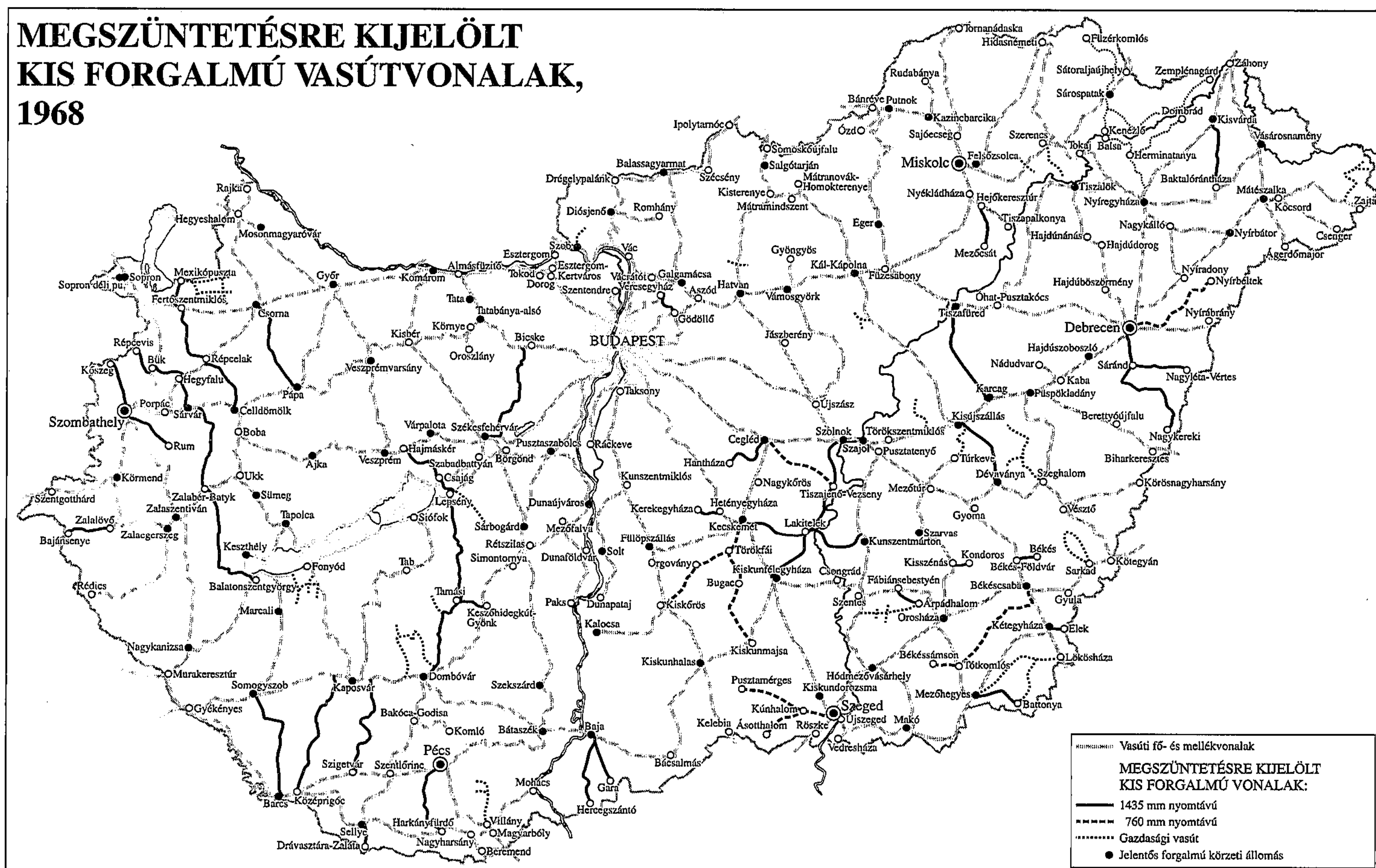


MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE, 1950
ÁLLAMVASÚT:
Villamosított vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedés nélkül
Keskenynyomtávú vasútvonal
MAGÁNVASÚT:
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedés nélkül
BUDAPEST
Miskolc
Debrecen
Szeged
Pécs
Szombathely
Győr
Kassa felé
Kijev, Moszkva felé
Losonc felé
Bécs felé
Bécsújhely felé
Pozsony felé
Rohonc felé
Graz felé
Kolozsvár, Bukarest felé
Arad, Bukarest felé
Szabadka, Belgrád, Szófia, Isztambul felé
Szabadka felé



MAGYARORSZÁG GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZATÁNAK TERVEZETE, 1959
Egy számjegyű főközlekedési út
Tervezett gyorsforgalmi út
BUDAPEST
Bécs
Besztercebánya Krakkó
Kassa
Ungvár
Munkács
Szatmárnémeti
Nagyvárad Brassó Bukarest
Belgrád Isztambul
I.
I.a.
II.
III.
III.a.
III.b.
III.c.
III.d.
III.e.
III.f.
IV.
IV–V.
V.
VI.
VI.a.
VI.b.
VII.b.


MAGYARORSZÁG NEMZETKÖZI VASÚTI ÖSSZEKÖTTETÉSEI, 1960
FINNORSZÁG
NORVÉGIA
SVÉDORSZÁG
OSLO
HELSINKI
STOCKHOLM
SZOVJETUNIÓ
MOSZKVA
Északi-tenger
NAGY-BRITANNIA
DÁNIA
KOPPENHÁGA
ATLANTI-ÓCEÁN
LONDON
HOLLANDIA
AMSZTERDAM
HAMBURG
ROTTERDAM
LENGYELORSZÁG
BERLIN
VARSÓ
MINSZK
La Manche
BRÜSSZEL
KÖLN
NSZK
NDK
PRÁGA
KIJEV
PÁRIZS
CSEHSZLOVÁKIA
MÜNCHEN
BÉCS
BUDAPEST
FRANCIAORSZÁG
SVÁJC
AUSZTRIA
MAGYARORSZÁG
LYON
TORINO
MILÁNÓ
ROMÁNIA
BUKAREST
BELGRÁD
JUGOSZLÁVIA
Fekete-tenger
PORTUGÁLIA
MARSEILLE
LISSZABON
MADRID
BARCELONA
SPANYOLORSZÁG
OLASZORSZÁG
RÓMA
NÁPOLY
BULGÁRIA
SZÓFIA
ISZTAMBUL
ANKARA
TÖRÖKORSZÁG
ALBÁNIA
GÖRÖGORSZÁG
ATHÉN
Földközi-tenger
Tirréni-tenger
Adriai-tenger


MEGSZÜNTETÉSRE KIJELÖLT KIS FORGALMÚ VASÚTVONALAK, 1968
BUDAPEST
Miskolc
Debrecen
Szombathely
Szeged
Pécs
Győr
Vasúti fő- és mellékvonalak
MEGSZÜNTETÉSRE KIJELÖLT KIS FORGALMÚ VONALAK:
1435 mm nyomtávú
760 mm nyomtávú
Gazdasági vasút
Jelentős forgalmú körzeti állomás

A VASÚTHÁLÓZATI RACIONALIZÁCIÓ TERVE, 1968–1978



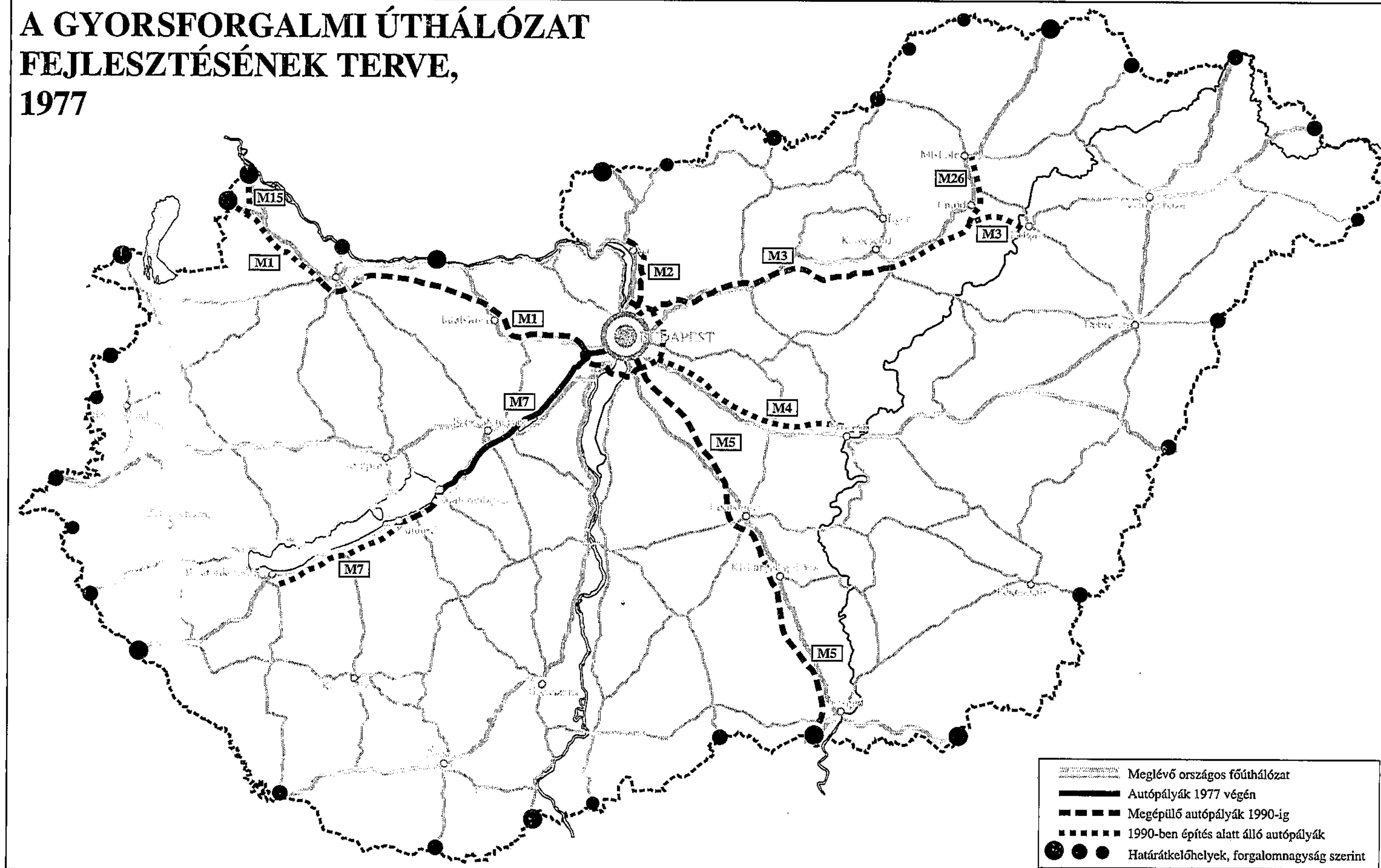
MAGYARORSZÁG KÖZÚTHÁLÓZATA FORGALMI JELLEG SZERINT, 1970

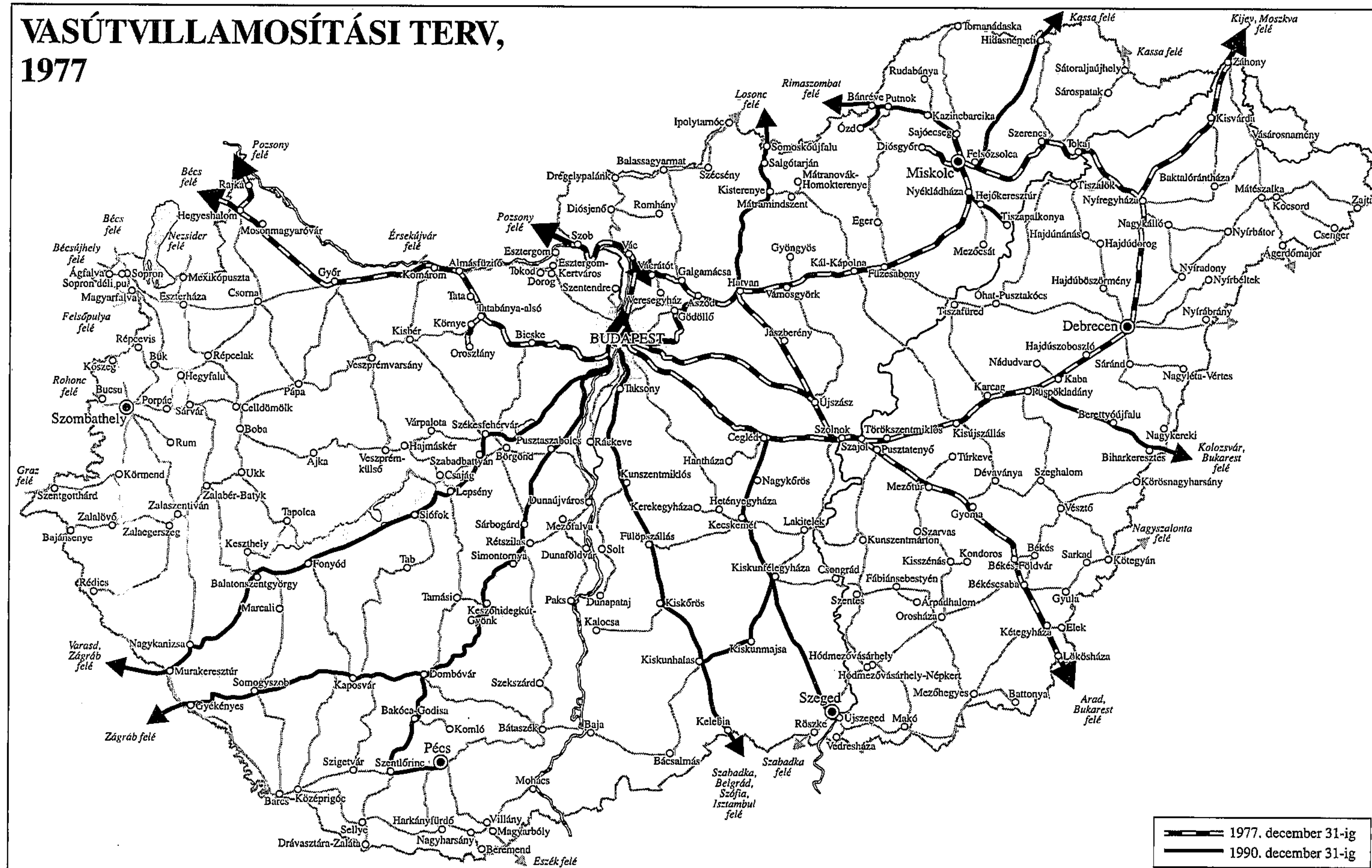


TÉRKÉPMELLÉKLET


MAGYARORSZÁG NEMZETKÖZI AUTÓBUSZVONALAI, 1970
CSEHSZLOVÁKIA
LENGYELORSZÁG
SZOVJETUNIÓ
AUSZTRIA
ROMÁNIA
JUGOSZLÁVIA
Prága
Plzeň
Hradec Králové
Krakkó
Kijev
Lvov
Brno
Trsztena
Zakopane
Tátralomnic
Rózsahegy
Poprád
Eperjes
Igló
Besztercebánya
Pöstyén
Zólyom
Rozsnyó
Kassa
Torna
Tőketerebes
Ungvár
Nagykapos
Rimaszombat
Nyitra
Galánta
Losonc
Ózd
Bécs
Pozsony
Dunaszerdahely
Salgótarján
Miskolc
Hegyeshalom
Bécsújhely
Sopron
Révkomárom
Nyíregyháza
Győr
Fertőd
Budapest
Debrecen
Kőszeg
Hajdúszoboszló
Szombathely
Graz
Veszprém
Székesfehérvár
Zalaegerszeg
Hévíz
Balatonfüred
Kecskemét
Muraszombat
Balatonszentgyörgy
Maribor
Nagykanizsa
Kaposvár
Varasd
Szekszárd
Szeged
Ljubljana
Pécs
Baja
Szabadka
Barcs
Mohács
Zágráb
Belovár
Verőce
Harkányfürdő
Zombor
Karlovac
Opatija
Rijeka
Óbecse
Crikvenica
Eszék
Slavonski Brod
Újvidék
Banja Luka
Szarajevó
Split és Dubrovnik felé


MAGYARORSZÁG VASÚTI TÉRKÉPE, 1970
ÁLLAMVASÚT:
Villamosított vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedés nélkül
Keskenynyomtávú vasútvonal
MAGÁNVASÚT:
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedéssel
Vasútvonal, gyorsvonat-közlekedés nélkül
Kassa felé
Kijev, Moszkva felé
Losonc felé
Rimaszombat felé
Pozsony felé
Bécs felé
Bécsújhely felé
Érsekújvár felé
Felsőpulya felé
Rohonc felé
Graz felé
Varasd, Zágráb felé
Zágráb felé
Eszék felé
Szabadka, Belgrád, Szófia, Isztambul felé
Szabadka felé
Arad, Bukarest felé
Nagyszalonta felé
Kolozsvár, Bukarest felé
Budapest
Miskolc
Debrecen
Szeged
Pécs
Szombathely
Győr
Hegyeshalom
Sopron
Komárom
Tata
Esztergom
Vác
Hatvan
Salgótarján
Ózd
Putnok
Kazincbarcika
Sátoraljaújhely
Sárospatak
Szerencs
Tokaj
Nyíregyháza
Mátészalka
Záhony
Füzesabony
Eger
Gyöngyös
Jászberény
Újszász
Szolnok
Cegléd
Kecskemét
Kiskunfélegyháza
Csongrád
Szentes
Hódmezővásárhely
Makó
Békéscsaba
Gyula
Lőkösháza
Mezőtúr
Gyoma
Püspökladány
Biharkeresztes
Karcag
Tiszafüred
Székesfehérvár
Veszprém
Pápa
Celldömölk
Ajka
Tapolca
Keszthely
Zalaegerszeg
Nagykanizsa
Murakeresztúr
Kaposvár
Dombóvár
Szekszárd
Baja
Kiskunhalas
Kelebia
Dunaújváros
Paks
Kalocsa
Siófok
Lepsény
Balatonszentgyörgy
Fonyód
Barcs
Szigetvár
Villány
Mohács
Magyarbóly
Harkányfürdő
Bátaszék
Komló
Tamási
Szentgotthárd
Körmend


A GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT
FEJLESZTÉSÉNEK TERVE,
1977
M15
M1
M1
M2
M3
M26
M3
M7
M4
M5
M7
M5
Meglévő országos főúthálózat
Autópályák 1977 végén
Megépülő autópályák 1990-ig
1990-ben építés alatt álló autópályák
Határátkelőhelyek, forgalomnagyság szerint


VASÚTVILLAMOSÍTÁSI TERV,
1977
Kassa felé
Kijev, Moszkva felé
Kassa felé
Záhony
Sátoraljaújhely
Sárospatak
Rimaszombat felé
Losonc felé
Pozsony felé
Bécs felé
Bécs felé
Nezsider felé
Bécsújhely felé
Érsekújvár felé
Pozsony felé
Hegyeshalom
Mosonmagyaróvár
Győr
Komárom
Sopron
Szob
Vác
Esztergom
Hatvan
Miskolc
Debrecen
BUDAPEST
Szombathely
Szolnok
Cegléd
Kecskemét
Szeged
Pécs
Nagykanizsa
Dombóvár
Kaposvár
Székesfehérvár
Siófok
Pusztaszabolcs
Dunaújváros
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Kelebia
Békéscsaba
Lőkösháza
Arad, Bukarest felé
Kolozsvár, Bukarest felé
Nagyszalonta felé
Szabadka, Belgrád, Szófia, Isztambul felé
Szabadka felé
Eszék felé
Varasd, Zágráb felé
Zágráb felé
Graz felé
Rohonc felé
Felsőpulya felé
1977. december 31-ig
1990. december 31-ig



AZ ORSZÁGOS FŐÚTHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉNEK TERVE, a gyűrűs-sugaras rendszer, 1979

Meglévő országos főút
Országos közúti gyűrű, gerincút
1990 körül üzemelő autópálya
1990 körül építés alatt lévő autópálya
1990 után épülő autópálya

Határátkelőhelyek, forgalomnagyság szerint

HATÁRÁTKELŐK:
GYULA Nemzetközi személy- és teherforgalom
Nyírábrány Kishatárforgalom
BAJÁNSENYE Nemzetközi személyforgalom
Bánréve Két állam közötti személyforgalom

HIDASNÉMETI, SÁTORALJAÚJHELY, ZÁHONY, BEREG-SURÁNY, SOMOSKŐ-ÚJFALU, PARASSAPUSZTA, RAJKA, HEGYESHALOM, VÁMOSSZABADI, KOMÁROM, SOPRON, KŐSZEG, BÚCSÚ, RÁBA-FÜZES, BAJÁNSENYE, RÉDICS, LETENYE, BARCS, DRÁVASZABOLCS, UDVAR, HERCEGSZÁNTÓ, TOMPA, RÖSZKE, NAGYLAK, GYULA, ÁRTÁND, BUDAPEST



ZÁHONY VASÚTI TRANZIT TEHERFORGALMA, 1980

A Szovjetunió felől – Záhony
Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Püspökladány, Biharkeresztes 312 – *Kolozsvár, Bukarest felé*
BUDAPEST, Cegléd, Szolnok, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas
Kelebia 45 405 – *Szabadka, Belgrád, Szófia, Isztambul felé*
Pozsony felé – Szob 327
Győr, Sopron 42 586 – *Bécs felé*; Ágfalva 4476 – *Bécsújhely felé*
Szombathely, Székesfehérvár, Szentgotthárd 5517 – *Graz felé*
Murakeresztúr 28 129 – *Varasd, Zágráb felé*
Gyékényes 21 845 – *Zágráb felé*
Dombóvár, Pécs, Magyarbóly 22 365 – *Eszék felé*

45 405 Az egyes határállomásokon kilépő kocsik száma 1980-ban

„Az 1989-ben felgyorsult politikai rendszerváltás harcaiban az 1989 előtti történések mindegyre aktuális érvelésekben jelennek meg. Ilyen helyzetben a történettudományra nagy felelősség hárul: a társadalmi józanság, sőt a kijózanítás szerepe vár rá. Mert szükség van mértékadó állásfoglalásokra, tényeken alapuló múltszemléletre.

Keresni kell ugyanis a választ, hogy honnan jöttünk, de arra is, hová jutottunk. Látni kell, hogy egész 1945–1990 közötti történelmünket, a korszak szereplőinek mozgásterét a szovjet megszállás és a szovjet zóna politikai rendszerének jelenléte, ténye határozta meg. És látni kell, hogy a megszállás megszűnte, a politikai rendszerváltás után milyen rendszerre váltottunk, és milyen életkereteket alakítottunk ki magunknak egy másik világrendszerben.

Társadalmi felelőssége az adófizetők pénzén fönntartott kutatóintézeteknek, hogy a hektikus, napi politikai ütközésekben a józansághoz alapot szolgáltató adatszerűséggel szóljanak a mába húzódó történelmünkről.

Az MTA Történettudományi Intézete a fentebbi megfontolásokból 2009-ben sorozatot indított Magyarország és a magyarság második világháború utáni történelmének tárgyköréből.

E kötetek bemutatják a szovjet megszálláson belül nyílott különböző irányú mozgástereket, a magyar állam kulturális-politikai önállóságának korlátozását, illetve önállósulásának (vagy az önállósulás hiányának) történelmét. Tárgyuk az államok között kialakult tényleges politikai, gazdasági, kulturális és ezek függvényében az emberi-individuális kapcsolatok teljessége."

(Részlet Glatz Ferenc sorozatbevezetőjéből.)

A sorozatban 2009-ben megjelent kötet:
Borhi László: Magyar–amerikai kapcsolatok 1945–1989

Ára: 5700 Ft



Frisnyák Zsuzsa

KÖZLEKEDÉS, POLITIKA, 1945–1989

Magyarország a szovjet zónában és a rendszerváltásban